SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 15:01).

–Buenas tardes.

Iniciamos la sesión dando la bienvenida al señor ministro, al señor subsecretario y a todo el equipo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Vamos a considerar el inciso 10.

En un principio, como el señor ministro ya sabe, analizamos la información en general del inciso y, luego, pasamos a considerar artículo por artículo junto con las preguntas y consultas que quieran realizar los senadores y senadoras.

Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Tenía la idea de que la información general se fuera conformando con opiniones de los directores que contribuyen a esa visión general. De esta forma, nos ahorraríamos un *speech* en general, sin entrar a los intereses particulares de la comisión. Si se acepta este criterio, pediría al ingeniero Colom que comenzara realizando un planteo sobre los objetivos de la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muy bien. Adelante.

SEÑOR COLOM.- Como decía el señor ministro, vamos a hacer un breve resumen de lo que fue la ejecución 2016 de la Dirección Nacional de Hidrografía, el plan de obras que venimos llevando a cabo en el presente año y las propuestas que esperamos poder concretar en 2018.

La Dirección Nacional de Hidrografía tiene diversos roles y competencias. En cuanto a los primeros, podemos decir que son bastante variados y entre ellos se encuentra, por ejemplo, la administración de una serie de instalaciones náuticas, la mayoría de ellas de carácter turístico-deportivo. A su vez, tiene competencia en: la regulación de emprendimientos portuarios de carácter comercial; en todo lo que se relaciona con aspectos de hidráulica-fluvial, en particular, las obras y la extracción de materiales en los álveos públicos; y también en el mantenimiento de las vías navegables.

En la imagen que se proyecta en este momento están marcadas un montón de instalaciones náuticas portuarias, fundamentalmente en el Océano Atlántico, Río de la Plata, Río Uruguay, así como también en algunos cursos interiores como puede ser el caso de La Charqueada en el río Cebollatí.

La siguiente imagen muestra un poco lo que ha sido la ejecución histórica de la Dirección Nacional de Hidrografía; en realidad es bastante parcial, pues abarca desde el año 2000 hasta el 2016. Con las barras de color rojo se muestra la ejecución en los rubros de mantenimiento. Las barras de color celeste o azul muestran las ejecuciones en inversiones. Y lo que nos interesa mostrar es que en materia de inversiones, la Dirección Nacional de Hidrografía empezó a tener un crecimiento muy fuerte a partir de los años 2006 y 2007, manteniendo una ejecución en inversiones bastante estable, que ronda los USD 12:000.000 o USD 13:000.000. Por nuestra parte, aspiramos a tener una ejecución próxima a los USD 15:000.000 en el presente año.

No voy a entrar en mayores detalles en lo que respecta a estos cuadros de ejecución presupuestal del año 2016, pero en materia de inversiones portuarias, la Dirección Nacional de Hidrografía ejecutó casi $ 280:000.000. Entre las obras más resaltantes se encuentran las que se realizaron como mejoras edilicias en el puerto de Punta del Este y las que se están ejecutando en el puerto de Piriápolis. Allí se está procurando sacar el mayor partido posible al espejo de agua protegido que tenemos, dado que se trata de un puerto con una ocupación sostenida y creciente. Inclusive, un dato no menor para nuestro país es que se trata de un puerto que está rompiendo la estacionalidad de los meses de enero, febrero y marzo.

También destacamos, como obras, las que se comenzaron para la reconstrucción del muelle terminal de pasajeros en la dársena Higueritas en Nueva Palmira. Asimismo, en 2016 se inició una obra de carácter ambiental –que se culminará en el 2017–; se trata de un retiro parcial de la escollera existente en la margen izquierda del arroyo Cufré.

En materia de vías navegables se tiene una ejecución, si se quiere, menor, del orden de los $ 10:000.000; aquí incluimos, básicamente, la realización de algunos dragados de mantenimiento y el mantenimiento de los pasos de balsa.

En materia hidráulica, se puede destacar una serie de obras en ejecución –que se espera terminar este año– vinculadas al plan de regulación hídrica de los Bañados de Rocha. En este caso me refiero a la obra de derivación del canal n.º 2 al canal n.º 1, a través de las cañadas Agosto Cabrera y La Perra. Esta ejecución, en el rubro hidráulica, estuvo en el orden de los $ 62:000.000 que, sumados a los rubros de mantenimiento, hacen un total de $ 594:000.000. Y lo que sí queríamos, modestamente, resaltar es que la Dirección Nacional de Hidrografía viene ejecutando la totalidad del crédito desde hace ya un buen tiempo.

Estos son los detalles que hace un rato comenté. Salvo que hubiera alguna duda –para no entrar en cuadros que quizás sean muy áridos de mirar a través de una pantalla–, a continuación pasaría a lo que estimamos como ejecución presupuestal para el presente año.

Para el proyecto puerto, n.º 757, estimamos una ejecución presupuestal de $ 340:000.000; para el proyecto hidráulico, $ 77:000.000 y para el de vía navegable, $ 20:000.000. Eso hace un total, en los proyectos de inversión, de $ 437:000.000, o sea, aproximadamente unos USD 15:000.000. En definitiva, aspiramos a tener una ejecución algo superior –y creemos que así será– a los USD 12:000.000 o USD 13:000.000 dólares que hemos venido ejecutando con cierta regularidad en años anteriores.

En cuanto al rubro de mantenimiento, la ejecución se estima en unos USD 9:000.000, es decir que es de un orden similar a la de los años precedentes.

Todo esto significa que tendremos un total de ejecución de unos $ 700:000.000, en relación a los $ 600:000.000 que se ejecutaron en el año 2016.

Los cuadros que ahora pueden observar los señores senadores, los voy a pasar por alto porque son casi ilegibles –en tanto contienen muchos detalles– y porque los montos totales de ejecución son los que acabo de comentar.

Sí me voy a referir de manera un poco más detallada –y luego lo veremos en imágenes– a las obras más importantes que hemos previsto ejecutar con el proyecto de puertos.

Las más relevantes son las obras de facilidades para la pesca artesanal que estamos llevando a cabo en el puerto de La Paloma. El ministerio da trascendencia a las actividades de pesca artesanal por todas las connotaciones que ello tiene en cuanto a la generación de puestos de trabajo y al perfil de mucha gente que trabaja en esa actividad.

Destacamos, también, las obras de mejoramiento en edificios de apoyo a las actividades de la explanada, mejoras en oficinas administrativas, servicios higiénicos y acondicionamiento de espacios exteriores en el puerto de Punta del Este. Y aquí queremos mencionar una obra que, si bien parece menor, comprende la reparación de un tramo de muelle interior de la escollera de dicho puerto.

Destacamos las obras que se vienen llevando a cabo en el puerto de Piriápolis –luego daremos más detalles–, así como también las que iniciamos el año pasado en dársena Higueritas, con la reconstrucción y reparación de su terminal de pasajeros.

Por otra parte, están las obras de Cufré –ya mencionadas– que finalizan este año, y las llevadas adelante en puerto Sauce y Juan Lacaze, donde estamos próximos a iniciar la construcción de

una explanada para que opere allí un *travelift* que también está en proceso de adquisición.

La obra principal de carácter hidráulico, como mencioné, es la que iniciamos en 2016, es decir, la de derivación del canal n.º 2 y n.º 1, a través de las cañadas Agosto Cabrera y la Perra. Por la traza de esas cañadas se están ejecutando canalizaciones de envergadura.

También, como ejecución, hay contratos de consultoría correspondientes a esa obra de regulación hídrica de Bañados de Rocha, estudios como el de la playa del balneario La Concordia y estudios sedimentológicos, porque dentro de las competencias de esa área está la de otorgar permisos de extracción de áridos de los álveos públicos de nuestro país.

Quizás esto que viene ahora sea más amigable que los áridos cuadros con detalles y algunos números. En la transparencia se puede ver alguna imagen de las obras realizadas para facilitar la pesca artesanal que se está llevando a cabo en el puerto de La Paloma. Recientemente se construyó un muelle especializado para la pesca artesanal. Estamos construyendo una rampa de explanada y mejorando los locales comerciales porque estas actividades tienen un contrapunto turístico. El puerto de La Paloma es multipropósito, tiene diferentes áreas: comercial, turística y pesca artesanal que siempre se complementa muy bien con las actividades de turismo del balneario.

En las transparencias podemos ver el puerto de Punta del Este y algunas de las obras que se están llevando a cabo; las mencionamos de manera sintética: la reconstrucción de toda la batería de baños –que tenían cierto deterioro y no estaban al nivel de lo que es el puerto de Punta del Este, uno de los principales puertos deportivos de nuestro país– y mejoras edilicias, sobre todo de los espacios exteriores del puerto que no solo brinda servicio a los usuarios, sino al turismo en general.

Este año estamos encarando una reconstrucción de casi 60 metros de un muelle interior de la escollera; era un tramo que restaba reconstruir; llegó al final de su vida útil y no podemos prescindir de él, de ningún tramo del muelle, porque la ocupación en alta temporada es casi total. Estamos ejecutando una obra en apariencia menor pero que tiene gran impacto en el turismo. Y es bastante típica, como buena parte de nuestras obras; se trata de una submuración de muelles, de consolidación; la mayor parte no se ve, porque la obra queda enterrada bajo agua, pero es esencial para que el muelle pueda seguir manteniéndose con un estándar de seguridad adecuado.

En la transparencia se muestra una imagen de lo que es hoy el puerto de Piriápolis. Se incorporaron tres nuevas marinas, lográndose algo más que duplicar la capacidad del puerto. Hoy decía que estamos aprovechando lo más valioso que tiene un puerto –porque es lo más caro–: la infraestructura portuaria propiamente dicha, es decir, las obras de protección, las escolleras –como se dice comúnmente, las obras de abrigo, que son las más caras– y los dragados. En el caso del puerto de Piriápolis, que tiene un dragado bastante estable, lo más importante son las obras de protección; eso lo inició Piria muchas décadas atrás y se consolidó con una obra de los años 90.

El puerto de Piriápolis empezó a tener una demanda insatisfecha y, a la vez, un uso de su explanada de reparación, un varadero para embarcaciones sobre todo turísticas, veleros, aunque también embarcaciones de pesca, que tiene un uso muy intenso durante la baja temporada, lo cual resulta muy atractivo. Entonces, se ha hecho una serie de inversiones para optimizar el uso del espejo de agua, que es valioso por lo costoso que son las obras de abrigo que lo definen. Se construyeron tres nuevas marinas y se está construyendo este año un muelle de unos 90 metros de largo para embarcaciones de 100 metros de eslora y 8000 toneladas de desplazamiento; se trata de un muelle multipropósito que nos permitirá dar servicio, por ejemplo, a maxiyates, como lo hacemos en el Puerto de Punta del Este. En realidad este muelle va a tener capacidad para alojar maxiyates de un tamaño aun mayor al de los que están llegando a dicho puerto. Esto va a permitir en baja temporada tener usos con embarcaciones de carácter comercial. Se trata de una obra muy significativa para nosotros porque en la zona este del país no hay ningún otro muelle con las características del que vamos a tratar de terminar en el presente año.

Otra obra que estamos haciendo tiene que ver con un muelle de carga y descarga de las embarcaciones de pesca artesanal. Todo esto será complementado con una inversión, si se quiere menor pero importante, que se hizo hace uno o dos años –no recuerdo exactamente–, que fue la compra de un transportador móvil que nos permite optimizar los espacios en el área de la explanada

del puerto. Dicho de otra manera, nos permite colocar las embarcaciones con mayor proximidad, es decir que sin aumentar la infraestructura dura, le sacamos un mayor provecho y a todos los efectos logramos lo que queríamos, esto es, tener mayor área para las actividades de varadero en el puerto de Piriápolis.

Estamos viendo en la pantalla una imagen del muelle multipropósito que hace un rato mencionaba.

En Cufré estamos culminando –ya está muy avanzada– la obra de retiro de unos 150 metros de escollera, que tiene carácter ambiental y permitirá restituir el pasaje de transporte litoral interrumpido por la obra inicial que tenía unos 400 metros. Por lo tanto, se trata de una obra de carácter ambiental, repito, y además permite, sobre todo del lado de San José, mantener la playa que se logró en el balneario Boca Cufré donde, con algún acondicionamiento que está en ejecución del remate de lo que va a quedar de esa escollera, se va a hacer un espacio de paseo para el balneario.

La imagen que estamos viendo de Puerto Sauce en Juan Lacaze muestra el sitio de la explanada que esperamos ejecutar a la brevedad. Asimismo, podemos ver la imagen de un *travelift,* que no es el de Juan Lacaze, ya que todavía está en vías de finalización el trámite de adquisición correspondiente. De todos modos vale destacar que ese *travelift* va a poder izar embarcaciones de hasta 35 toneladas y, de alguna manera, la intención del ministerio es replicar lo que está ocurriendo en Piriápolis, a una escala algo menor. De todos modos, esperamos que ese instrumento quede chico a la brevedad y debamos expandirlo.

También tenemos obras de mejoras edilicias en el atracadero de yates que esperamos iniciar dentro de poco tiempo durante este año. Fundamentalmente, vamos a iniciar obras de reparación en la terminal comercial de Carmelo, que es donde en particular opera una línea de embarcaciones de tráfico, que es Carmelo – Tigre, pero que tiene un frente de atraque más generoso y en el que operan otras embarcaciones. Esa estructura ha sido duramente castigada por los últimos temporales y, en particular, por la gran avenida de agua que tuvo el Arroyo de Las Vacas en abril de 2016. Eso ha generado fugas importantes, y si bien en el pasado hicimos algunas reparaciones mitigatorias, ahora tendremos que llevar a cabo ciertas reparaciones de fondo.

Ahora estamos viendo en pantalla una imagen de las obras –en curso– de reconstrucción del muelle de la terminal de pasajeros que tenemos en la dársena Higueritas en Nueva Palmira.

Aquí estamos viendo una imagen de las derivaciones a través de las cañadas Agosto Cabrera y La Perra. Es muy difícil ver estas obras en imágenes porque están muy extendidas en el territorio. Son complejas porque atienden las distintas vertientes del Plan de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha, aspectos ambientales, de producción y turísticos en cuanto a la calidad de las aguas en la zona de La Coronilla. En líneas generales, es un plan muy vasto con diversas etapas.

Las obras que se ven ahora corresponden a la etapa nº 1 A; todas las etapas tienden a disminuir los caudales o flujos de agua que el canal 1 deriva hacia La Coronilla, llevándolo a lo que sería la cuenca de la Laguna Merín.

Vemos otra obra menor que también va a realizarse este año: la limpieza del estero o canal Pelotas en un tramo relativamente largo, de casi 3 kilómetros, aguas debajo de Ruta 15.

Hace unos momentos mencioné algunos estudios que están en curso y que hacemos en convenio con la Facultad de Ingeniería a través de su Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental. Uno de ellos tiene que ver con un fenómeno de erosión que se da en la playa de La Concordia, departamento de Soriano. Este balneario es importante para la zona, en particular para la ciudad de Dolores, y como se ve en la diapositiva, ante la venida de algunos fenómenos extremales como la creciente del Río Uruguay, es un fenómeno erosivo que llega casi hasta la costanera del balneario. El objetivo del estudio es conocer cuál es la mecánica de transporte litoral y la mecánica erosiva, de forma tal de estar en condiciones de evaluar posibles obras mitigatorias.

También se están realizando estudios de transporte de sedimentos que tienen como objetivo valorar los volúmenes de sedimentos que traen nuestros cursos de agua y la capacidad de reposición, de forma tal que podamos tener la tranquilidad de que los permisos de extracción de áridos otorgados por el ministerio tengan un carácter de sustentabilidad. Como caso piloto se empezó estudiando el río Santa Lucía, dada su trascendencia.

A nivel de mantenimiento de vías navegables está próximo a iniciarse un dragado en el Paso Dos Hermanas, en el Río Negro. La Dirección Nacional de Hidrografía y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas han hecho bastante foco en las obras de estímulo a la náutica turística deportiva, no solo en lugares donde está consolidado su desarrollo –desde Nueva Palmira hasta La Paloma, o sea, Río Uruguay, Río de la Plata, Océano Atlántico– sino aguas arriba por el Río Uruguay, extendiéndolo al Río Uruguay medio y a alguno de los cursos de agua que desembocan en él. En ese sentido, en tiempos recientes se llevaron a cabo obras de reciclaje en el muelle Comercio, de la ciudad de Mercedes –muelle comercial, como lo indica su nombre–, que se recicló como muelle turístico deportivo.

Hemos hecho obras de consolidación y para facilitar los amarres turístico-deportivos en el muelle de Villa Soriano.

Y cabe agregar que el dragado del Paso Dos Hermanas, junto con el balizamiento del Río Negro, tienen como objetivo viabilizar o dar facilidades de navegación, para que sea fácil llegar, por ejemplo, desde la desembocadura del Río Negro hasta la ciudad de Mercedes. Todas estas obras se van dando de la mano y no podemos prescindir de ninguna de ellas.

También se va a ejecutar, en el presente año, el dragado del Paso del Arriero en el Río de la Plata, en la desembocadura del río Santa Lucía; estamos hablando del paso que permite el acceso a este último río.

Este es, a grandes rasgos, el panorama de lo que está en ejecución en el año 2017 y rápidamente voy a dar un pantallazo de lo que hemos previsto ejecutar en el 2018.

En cuanto a las ejecuciones para el 2018 –los números son muy aburridos pero voy a citar algunas cifras– estamos imaginando un panorama similar al del presente año, con unos $ 340:000.000 en lo que es el rubro de obras portuarias, algo más en el rubro hidráulico –unos $ 100:000.000– y también algo más en el rubro de mantenimiento de vías navegables, unos $ 30:000.000. En total con los rubros de mantenimiento estaríamos llegando a los $ 750:000.000; esto es, simplemente, para tener algún número que pueda quedarnos en la cabeza.

Habíamos hablado de que en el año 2016 tuvimos una ejecución, en total, de $ 600:000.000 en la Dirección Nacional de Hidrografía; de $ 700:000.000 en el año 2017 y en el año 2018 pensamos estar entre los $ 750:000.000 y $ 800:000.000.

Voy a mostrar imágenes así voy más rápido haciendo mención, simplemente, a que en materia de vías navegables –no hay ninguna imagen que podamos ver a este respecto– tenemos previstos dos dragados. Precisamente, hay un dragado en otro paso del río Negro que es posible que no sea tan crítico como el que vamos a empezar pero que queremos seguir dragándolo, que es el paso Barrientos. Además, uno de los dragados típicos que hacemos es uno de mantenimiento del puerto de yates de Colonia.

En la imagen que mostramos vemos una de las obras que queremos llevar a cabo en 2018, que es de consolidación de una instalación que se hizo en el pasado como un obrador. Me refiero al obrador del emisario de Montevideo, que queremos consolidarlo como una instalación náutica y turístico–deportiva, que es el puerto de Punta Carretas. Se trata de una obra de cierto aliento porque implica consolidar la protección que se hizo como una obra provisoria. Uno la ve muy dañada en la actualidad y la obra implicará generar marinas y un acondicionamiento de las áreas terrestres, a la vez que ejecutar una obra de dragado y, sobre todo, recalificar una zona que está muy deteriorada y que se encuentra en un lugar privilegiado de la ciudad.

También tenemos previsto reparar parcialmente y reciclar con criterios patrimoniales un sector del viejo muelle del Anglo. Justamente, el Anglo tenía un muelle que era muy vasto, con dos pasarelas de acceso. La obra que nos estamos proponiendo consiste en consolidar parte del frente de atraque que hoy existe –que es el que estamos viendo en la imagen que estoy mostrando– y reconstruir una de las pasarelas de acceso, todo esto atendiendo, naturalmente, las sugerencias –ya hemos estado en contacto– que nos vaya dando la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación.

Somos conscientes del lugar que estamos interviniendo y hablamos de reciclar porque la intención nuestra –y es sano para este tipo de obras– es que pueda tener un nuevo uso y no uno comercial, como en el pasado. Hablamos de alguna instalación flotante que sirva de estructura de amarre para embarcaciones que hagan paseos por la zona, algo que parece muy atractivo para, sobre todo, dar importancia a estas instalaciones del anglo y, eventualmente, para embarcaciones turístico–deportivas.

Tenemos previsto reconstruir, también, un frente de atraque en el atracadero Carmelo. Hablamos de un tramo de muelle que está en muy mal estado y que amerita su reconstrucción. Asimismo, hemos previsto algunas mejoras edilicias en puerto Sauce, en Juan Lacaze.

Ha culminado este año la obra de reparación de 60 metros de muelle interior y tenemos que encarar las reparaciones en las marinas 1 y 2 y sus talones en el puerto de Punta del Este. Esta es algo trascendente para garantizar la seguridad de esa obra y no tener ningún tipo de sobresalto. Siempre decimos lo mismo: en Punta del Este no podemos perder ninguna amarra porque buena parte de estas amarras está ya reservada de antemano y, por lo tanto, tenemos que garantizar que estén disponible para la alta temporada. Las imágenes que estamos viendo muestran la zona donde pensamos ejecutar las obras de reparación.

El siguiente es un esquema bastante elocuente de la obra que tenemos proyectado llevar a cabo en 2018 como parte de la etapa 1B del Plan de Regulación Hídrica de los Bañados de Rocha que significa una derivación por el canal Averías, que en el fondo también va a consolidarse como un canal de derivación, y la ejecución de una presa vertedero, de forma tal de derivar el agua del canal 2 hacia la Laguna Merín. En esta otra imagen puede observarse todo el trayecto de esa obra de derivación hacia lo que sería el bañado de San Miguel que volcará hacia la Laguna Merín los caudales derivados.

Probablemente no haya mencionado que se han hecho estudios –y también hay otros que están en ejecución– sobre el estado de salud de la presa de Canelón Grande que presenta un fenómeno de agrietamiento que si bien es un tema para atender, es un fenómeno álcali agregado. De allí surge la necesidad de hacer en el corto plazo algunas obras de mantenimiento y reparación en la zona de los diques de tierra, concretamente, en los enrocados y taludes.

Esto ha sido un pantallazo de lo ejecutado en 2016, de lo que estamos ejecutando e iremos a ejecutar en 2017, y los trazos más importantes de lo que pensamos ejecutar en 2018.

SEÑOR MINISTRO.- Solicitaría que se ceda el uso de la palabra al señor director de Arquitectura para que realice el planteo sobre los objetivos de esa área, sin perjuicio, de que habría algún comentario para hacer sobre esta exposición.

SEÑOR URIARTE.- Buenas tardes.

Como los señores senadores saben la Dirección de Arquitectura trabaja en varios niveles, entre ellos, la realización de obras por administración directa, es decir que con la intervención de sus trabajadores –aunque a veces realice subcontratos– elabora el proyecto, hace la dirección de obra y la obra en sí. Acá tenemos algunas de las que efectivamente se hicieron en 2016 y están haciéndose en 2017 con quienes son nuestros principales comitentes: la Intendencia de Montevideo, el Banco de Previsión Social, la ANEP, Mvotma, MEC, Intendencia de Río Negro, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, INAU, Inisa, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y MIEM. Algunas de las obras que se realizaron en 2016 venían de antes, otras están concluidas y algunas están en ejecución. Una de las principales obras ha sido la del Cabildo de Montevideo, que ha quedado bien y se concluyó en el 2016.

Con relación a ANEP, estamos en la escuela Brasil, que esperamos terminarla este año, y en la escuela n.º 85, que es la colonia de vacaciones de Piriápolis, que está en ejecución y todavía tiene para un buen tiempo; fue afectada por los temporales que azotaron a Piriápolis, pero estamos trabajando en ella con regularidad.

Con relación al INAU, tenemos varios lugares en los que estamos trabajando: Paysandú, Rocha, Rivera, Artigas, Fray Bentos y Young. Asimismo, en algunos de esos lugares estamos trabajando en más de uno de los locales del INAU. Hemos terminado recientemente en Fray Bentos y Young, dos lugares que quedaron muy bien y con gran capacidad para atender las necesidades del INAU.

El teatro Stella de Fray Bentos está en recuperación, es un trabajo patrimonial de calidad, y está ubicado está frente a la plaza. Se empezó este año y esperamos concluirlo el año que viene.

En este momento el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social está con obras en Bella Unión, y el BPS en Durazno, donde se está haciendo una obra importante, de más de USD 1:000.000 que se está terminando. También hay diversas obras en distintos lugares del interior.

El MEC es uno de los principales comitentes que tenemos. Podemos mencionar capilla de Narbona, Palacio Taranco y la casa de Idiarte Borda. Todas estas obras que estoy mencionando están en ejecución actualmente. En el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca podemos mencionar a los Dilave.

Con respecto a la Fiscalía, esta es una de las obras que hemos empezado este año y tenemos plazo de finalización en el mes de setiembre. Como ustedes saben, se prorrogó la aplicación del código, pero tenemos que tenerlo pronto en setiembre para que puedan ir ocupando los espacios para el comienzo de aplicación de esa nueva normativa. También es una obra importante que ronda el millón y medio de dólares.

Asimismo tenemos la Oficina Nacional del Servicio Civil con la Escuela Nacional de Administración Pública, y diversas obras en ASSE, etcétera.

En la siguiente imagen les mostramos –para que tengan una idea– los depósitos que se han venido realizando en el 2017 y cuáles son los principales que han realizado depósitos en la dirección para las obras. Los más importantes en lo que va de este año fueron la Fiscalía, el MEC y el INAU. Acá pueden ver un comparativo en el que tenemos unos 200:000.000 en el 2015, 270:000.000 en el 2016 y 109:000.000 en lo que va del 2017, pero esperamos un ingreso importante por otras obras.

En el 2016 fue muy importante la actividad que tuvo la dirección en las situaciones de emergencia. Empezamos en enero y marzo atendiendo las inundaciones en Artigas y Salto, donde colaboramos con profesionales y técnicos, y también con maquinaria para la limpieza de basura. Posteriormente estuvo el tornado de Dolores, que nos implicó un gran desafío, primero en la supervisión y acopio de materiales, y después en la realización de las obras. La dirección tuvo a su cargo la reconstrucción de aquellas viviendas que podían ser reconstruidas. Por un lado, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente asignó a Mevir y a entidades privadas la construcción de viviendas nuevas, y a nosotros la reconstrucción de otras. En esto se trabajó en conjunto, por un lado en convenio con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y, por otro, los fondos que el mismo Ministerio de Transporte y Obras Públicas puso, a lo que se agregó un convenio con Inefop. Se reconstruyeron más de 120 casas y distintos lugares comerciales. Y todavía estamos trabajando en las emergencias de San Carlos y Rocha, mucho menor al lado de lo que fue Durazno, pero también importantes.

A continuación vemos un cuadro de las inversiones hechas para la reconstrucción de viviendas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se trata de la inversión directa a través del aporte de los obreros presupuestados que estuvieron trabajando, a lo que se agrega el detalle de administrativos, técnicos, viáticos, otros materiales, etcétera, lo que suma $ 8:000.000. Luego tenemos el detalle de las inversiones totales que fueron gestionadas por la dirección de arquitectura del ministerio. Como ustedes verán, en total se gestionaron unos $ 33:000.000, alrededor

de USD 1:151.000, que es lo que aportó el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, lo que puso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y lo que aportó el Inefop para la realización de obras.

Otra forma de actuar que tenemos es por contratos y proyectos, en lo que no trabajamos con personal obrero propio, pero sí con arquitectos y técnicos que diseñan y, muchas veces, dirigen la obra. El proyecto más importante, en este caso, es el de la Colonia Etchepare, que surge de una donación de Estados Unidos más un aporte de ASSE. Nosotros elaboramos el proyecto y tenemos la dirección de la obra. Se trata de USD 3:000.000 en ejecución. También tenemos el Tribunal de Cuentas, obra que se realizó el año pasado y alguna parte este año, por USD 3:000.000; el liceo n.º 2 de Progreso, con una inversión de USD 1:000.000 con ANEP; el laboratorio de granos, también por USD 1:000.000.

Como se puede visualizar en la transparencia, la lista de obras importantes continúa. En este momento estamos por comenzar otra, que tiene que ver con la restauración de la fachada del MEC.

Por otro lado tenemos los convenios, entre los que se puede mencionar como más importante el celebrado con el Inisa, por $ 500:000.000; el de INAU, por $ 400:000.000, y le siguen los celebrados con la Intendencia de Río Negro, con la Intendencia de Paysandú, con el MGAP, con el MEC, por $ 200:000.000, lo que suma aproximadamente $ 2.000:000.000. Se trata de convenios-marco, o sea que no quiere decir que todo esto se vaya a ejecutar ya, sino que aspiramos a llegar a una ejecución de $ 650:000.000 por año en lo que queda del período.

Asimismo, tenemos obras con organismos que no requieren convenio, como las acordadas con el Banco de Previsión Social, con la Oficina Nacional del Servicio Civil, con el propio ministerio, con la Secretaría Nacional del Deporte y con la Presidencia de la República.

En lo que refiere a otras tareas, tenemos un servicio permanente de mantenimiento para el Inisa y el INAU; seguimos trabajando en forma conjunta con la OPP y la Agesic en la definición de un nuevo software para el registro de inmuebles, creado en el Presupuesto pasado, relacionado con la trazabilidad de los inmuebles del Estado. En eso hemos aunado esfuerzos para que sirva, no solo para el tema de arquitectura, sino también de catastro.

También se han realizado estudios y asesoramientos a pedido de distintos sectores, como el del Hospital de Colonia para ASSE, la sala Adela Reta del Auditorio Nacional del Sodre y el edificio sede del Mercosur.

En materia de patrimonio, en convenio con la Facultad de Arquitectura de la UdelaR se ha promovido la realización de distintas maestrías, y se han organizado talleres de enseñanza y trabajo en molduras de yeso, lo que es muy importante pues es un oficio sustancial para la conservación de bienes y estaba a punto de desaparecer.

En cuanto a reestructura e inversiones, el año pasado anunciamos que estaba pronto el proyecto para convertir la parte operativa de la Dirección Nacional de Arquitectura en un servicio descentralizado. Ese proyecto fue ingresado al Parlamento y en este momento está a estudio de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, en cuyo ámbito se han presentado los distintos involucrados –los sindicatos, la Cámara de Industrias, etcétera– y pensamos que vamos a lograr un importante consenso para la aprobación de la iniciativa.

En otro orden de cosas, como es obvio, debemos seguir con las funciones de contralor y definición de lineamientos de construcción del Estado. En este momento, estamos trabajando con el sistema BIM –Building Information Modeling–, que permite mejorar los métodos constructivos, pero también valorar las ofertas en materia de construcción de obras. Estamos preparando al personal para esto, pues le damos mucha importancia. Por ejemplo, en el Reino Unido es obligatorio presentar las licitaciones públicas con este sistema, mientras que en Chile será obligatorio a partir de 2020, y en México también se está adoptando esta norma. Por todo esto, consideramos sumamente importante que a nivel de arquitectura se desarrolle esta herramienta.

Asimismo, en virtud de una norma incluida en el Presupuesto nacional, relacionada con la prima por asiduidad, se logró eliminar el ausentismo en un 50 %, lo que ha redundado en una mayor eficiencia a nivel de las obras y del tiempo de trabajo.

También estamos haciendo cambios en los sistemas de gestión de obras y de recursos humanos, adquiriendo las licencias necesarias para ello.

Las perspectivas que tenemos son la finalización de obras importantes como el edificio de la fiscalía, el teatro Stella, la obra de Fray Bentos, la Colonia Etchepare, entre otras. Creemos que una obra que va a ser trascendente para el resto del período es la del Museo de Historia Natural en la excárcel de Miguelete. Con una inversión de US$ 2:000.000 se van a reciclar dos radios de la excárcel para que finalmente el museo pueda instalarse.

Por otra parte, estamos estudiando la reglamentación para instrumentar el efectivo funcionamiento del recurso, incrementar los cursos de especialización y establecer el cronograma en caso de que finalmente se apruebe el proyecto Inosa.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a solicitar que se le dé la palabra al director Nacional de Transporte, señor Martín.

SEÑOR MARTÍN.- En mi exposición me voy a centrar en la rendición de cuentas del año 2016, reiterando –como lo hacemos en cada oportunidad– que esta es una dirección nacional que, por sobre todas las cosas, actúa como unidad reguladora del servicio de transporte de pasajeros o cargas por carreteras, por vía fluvial y por aire.

En esta transparencia vemos la planilla de ejecución, con un presupuesto general de unos $ 510:000.000 y una ejecución del orden del 90,2 %. Lo que quedó sin ejecutar es un ahorro que se estableció en el rubro 0 y que vamos a poder utilizar en el presente ejercicio.

Con respecto al número de pasajeros que utilizan el transporte suburbano del área metropolitana, o interdepartamental, la tendencia indica que sigue habiendo una reducción. En los últimos tres años se ha verificado que todo lo que de alguna manera representa la desconcentración de los pagos –el acceso a realizar los pagos en línea y todo lo que hoy se puede hacer a través de sistemas *online*– ha venido ocasionando una disminución del número de razones por las cuales es necesario viajar o trasladarse. De todas maneras, todavía estamos en niveles superiores a los que se verificaban en el año 2005, y se trata de trabajar en estrategias que permitan acercar a los potenciales usuarios del transporte público con las políticas que de alguna manera se vienen instrumentando a lo largo de los últimos doce años.

La imagen que está ahora en pantalla se relaciona con una de las políticas públicas más fuertes que tenemos en el sector transporte de pasajeros, que está direccionada a los alumnos que se encuentran cursando tanto el primer como el segundo ciclo de la enseñanza pública.

En el año 2016 fueron transportados un total de 60.162 alumnos: 13.503 en los sistemas suburbanos, con una erogación cercana a los $ 96:000.000; 11.059 en los servicios de corta, media y larga distancia, con una erogación de $ 100:000.000; 33.800 fueron transportados en los sistemas departamentales de las intendencias del interior del país, con una erogación de aproximadamente $ 145:000.000; y la última columna, que dice «alumnos camioneta» corresponde a alumnos que viven en el interior más profundo y necesitan trasladarse a instituciones educativas que generalmente se ubican –sobre todo las de segundo ciclo– en zonas que tienen más de 10.000 habitantes o en las capitales departamentales. Como esas áreas no son atendidas por servicios de transporte, las intendencias contratan un sistema de camionetas para atender el traslado de esos alumnos en forma exclusiva. En este sentido, los aportes que realizó el ministerio para el ejercicio 2016 fueron del orden $ 33:000.000.

En el cuadro que tenemos ahora en pantalla se observa la evolución del subsidio estudiantil desde su creación, en el año 2005, hasta el 2016. En el año 2005 únicamente se atendía a los alumnos del primer ciclo, pero a partir del 2012 se incorporaron los del segundo ciclo. Quiere decir que la evolución que observamos está determinada por la inflación, pero también por el aumento en los

padrones, en la medida en que se ha hecho un importante esfuerzo para la universalización, a los efectos de que los estudiantes puedan culminar sus estudios en la etapa del bachillerato. Es así que llegamos a los niveles que registra el año 2016, en relación con las inversiones que se realizaban hace 11 años.

En cuanto a las políticas de preservación de la infraestructura vial, la Dirección Nacional de Transporte trabaja con equipos de control, fijos y móviles. Los equipos móviles están integrados por la Unidad de Coordinación de Inspecciones y Controles y la Unidad de Gestión de Contravenciones, que en el año 2016 realizaron controles a aproximadamente 20.000 vehículos de carga y a 6.000 vehículos de pasajeros. En lo que refiere a carga, como se expresa en el texto, se verifica una concentración en distintos puntos, según la etapa del año y las zafras, para llevar adelante los controles en todo el país. También están los controles más fuertes, que son los que se verifican en las balanzas fijas que tiene el ministerio a lo largo de todas las rutas nacionales primarias y, en algunos casos, en las secundarias. De acuerdo con el último contrato aprobado a fines de 2015, vamos a llegar a fines de este año con 30 puestos fijos de control a lo largo de todo el país. Durante el año 2016 se controlaron 2:032.430 vehículos, de un parque aproximado, en lo que es el transporte profesional, de unos 33.000 camiones, tractores, remolques y semirremolques. Muy especialmente se verifica que los puntos más importantes son el de la Ruta 1 en Santiago Vázquez, a la altura del kilómetro 24,500; el de la Ruta 2, a la altura del kilómetro 299,500, en los Arrayanes; el de la Ruta 24, en Nuevo Berlín, con 140.000 intervenciones; el de la Ruta 5 en el kilómetro 69, localidad de Mendoza, con 226.880; y, naturalmente, el de la Ruta 8, en el kilómetro 45,600, de Soca, con 367.703.

Esta es una de las políticas más fuertes que tenemos en materia de preservación de la infraestructura y la seguridad vial, porque se trabaja con un sistema totalmente automatizado en el que los vehículos son detectados a distancia a través de los propios TAG. Inmediatamente se va a la base de datos, se toma la matrícula y se baja toda la información técnica de la unidad, incorporando en ella si cuentan con los permisos nacionales de circulación vigentes, la inspección técnica vehicular al día y sus seguros obligatorios para circular con arrastres de aproximadamente 30.000 kilos.

Naturalmente, aquí no están incorporadas las balanzas que ya están operativas, como la que está en la Ruta 9, en la zona de Pan de Azúcar, la que está en la Ruta 10, sobre la zona de Rocha, las dos que están en la Ruta 14 o la que está en la Ruta 15. Cuando terminemos el año 2017 tendremos un sistema de control operativo y monitoreo sobre esas treinta balanzas que podremos seguir desde las propias instalaciones de la Dirección Nacional de Transporte en tiempo real. Hoy se realiza eso, pero en tiempo diferido.

Uno de los aspectos en los que la Dirección Nacional de Transporte ha trabajado muy fuertemente, encomendada por el ministerio de transporte en el año 2012, es en el del ordenamiento de la demanda y la operativa de movimiento de carga en el puerto de Nueva Palmira. En pantalla vemos un esquema de cómo funciona. Tenemos los puertos, que se abastecen de las playas de estacionamiento, que fueron tomadas de la capacidad instalada que tiene Nueva Palmira con sus silos. A su vez, se estableció una zona de antepuerto preembarque por la que ineludiblemente tienen que pasar todos los camiones y en donde la Dirección Nacional de Aduanas, a su ingreso, les asigna canal.

En estos momentos se está trabajando con 17 playas de estacionamiento habilitadas, con una capacidad de camiones superior a los 2.000 equipos. Téngase en cuenta que se está trabajando de manera bastante holgada, porque en zafra de soja, entre abril y julio, que es cuando más se mueve el puerto de Nueva Palmira, los picos han sido del orden de los 1.000 camiones diarios. Se cuenta con una capacidad instalada de 2.000 espacios para estacionamiento en puntos cercados perimetralmente, iluminados, con vigilancia, con servicios mínimos de gabinetes higiénicos y espacios para realizar algún tipo de comida, además de los controles que se realizan en forma automatizada para que el vehículo que entra esté registrado como vehículo profesional. Si el vehículo no está registrado, no puede ingresar al trabajo en el movimiento de la carga, porque es inexistente.

Durante el año 2016 se verificaron movimientos que superaron los 100.000 camiones, con servicios continuos o discontinuos. Allí pueden ver la distribución de esas 17 playas de estacionamiento y cómo cada una ha participado a lo largo del año. A su vez, en el último cuadro, abajo, pueden ver los operadores portuarios: Corporación Navíos, Ontur, ANP y la Terminales Graneleras Uruguayas. Todo lo que tiene que ver con el movimiento logístico es indudablemente muy importante y desde el año 2012 se está trabajando en ordenar la demanda y el acceso, organizado mediante un sistema que permite

conversar a las *web services* del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Aduanas. Lo que antes un despachante tenía que verificar *in situ* y ocularmente ahora se puede tener directamente registrado a través de los sistemas que identifican y controlan el movimiento de esta flota.

Todo esto ha venido de la mano de acompañar también las exigencias y la obligatoriedad del cumplimiento de tener las inspecciones técnicas al día. En el año 2016, se ubicaron en el orden de las 50.000. Estos sistemas de inspección se atienden en una planta de la zona metropolitana con cuatro líneas y, además, hay dos plantas móviles rotativas que se distribuyen a lo largo del país, de tal manera que cada una de ellas pueda recorrer diez localidades en el año.

Completan las tareas de inspección el registro de las altas que tienen los remolques y los semirremolques, así como los camiones cero kilómetro y los tractores. Pero también se hace un seguimiento de las reformas a los equipos, que únicamente pueden ser habilitadas si los vehículos tienen menos de 12 años y si la firma fabricante autoriza los términos de lo que está planteado realizar, en cuanto a que no se modifique ninguna de las propiedades con las cuales la industria armadora equipó esas unidades desde el punto de vista de su funcionalidad y de su seguridad. Por lo tanto, el aval técnico para los casos en que está autorizado tiene que venir con la firma de un ingeniero responsable. En el año 2016 estos trámites totalizaron 1192.

En cuanto a la evolución que tuvo el parque vehicular de las empresas de transporte profesional, del año 2010 a 2016 se registró un crecimiento del 50 %. La participación de los camiones y los remolques se ubicó entre el 5,4 % y el 5,7 % y la de los tractores y los semirremolques, entre 8,19 % y 8,66 %. Prácticamente estamos hoy con una capacidad instalada del sistema de transporte profesional del orden de los 32.000 equipos, que es un número importante para cómo ha venido la evolución en los últimos años.

Otro de los aspectos que impulsa la profesionalización del transporte de carga, que ha sido trabajado con mucha paciencia y cuidado, es el de la implementación de la guía de carga. Lo que ya establecían la ley que dio lugar a la creación del transporte profesional de carga y su decreto reglamentario del año 2001 pudo, por el efecto del desarrollo de la tecnología, transformarse hoy en una guía electrónica de carga, que se establece vía web. Esto nos acerca un número de unas 30.000 guías, muy especialmente en todos aquellos rubros que hoy se verifican como los más importantes en el movimiento de las rutas, como la madera y los granos y la carga general. En esta guía está toda la información de la empresa que hace el traslado, del que contrata el viaje, del origen y el destino, del peso, del itinerario y, naturalmente, del rubro. Por lo tanto, de allí se puede extraer información muy interesante, que, cruzada, después arroja un conocimiento estadístico muy bueno. Ahora estamos intentando masificarla de aquí a fin de año para poder contar, por lo menos a partir de 2018, con la obligatoriedad para todos los transportes profesionales o no profesionales.

En la siguiente imagen se puede apreciar información recogida en los pasos de frontera, en los puntos donde trabaja la Dirección Nacional de Transporte. Aquí se muestra, comparativamente con el año 2015, el número de viajes. Muestra una tendencia pequeña que hubo a la baja, muy especialmente, porque hay algunos pasos de frontera donde los viajes crecen y otros en donde bajan. Esto se refleja, indudablemente, en la otra gráfica que vamos a mostrar con los tonelajes donde crece Artigas, Bella Unión, Río Branco-Chuy, hay una merma en Colonia que, básicamente, es porque no se está registrando la carga que se realizaba con el Ro-Ro, y también una breve merma en Salto, porque los gobiernos de Argentina y Uruguay hace cuestión de cuatro años establecieron la prohibición de que las sustancias peligrosas puedan cruzar por ese puente, en virtud de que las turbinas están, efectivamente, debajo del pasaje del puente. Entonces, se tomó la correspondiente decisión que es la que, de alguna manera, refleja también la disminución de los tonelajes en esos mismos pasos de frontera y, prácticamente, estamos en niveles bastante parecidos a los del 2015.

Esta gráfica muestra los pasajeros que se han movido durante el año 2016 en Carrasco. En estos momentos estamos prácticamente en los niveles del año 2012 superando el movimiento de pasajeros que tuvo el Aeropuerto de Carrasco en el año 2014 y 2015. Esta es una buena señal porque, de alguna manera, vamos a ver también que en los otros aeropuertos más pequeños, pero que en algunos casos tienen incidencia con el movimiento turístico, la constante ha sido al alza. Por ejemplo, esto se da en la Laguna del Sauce donde el movimiento de entrada de pasajeros se vio incrementado en un 6,3 % y, si tomamos los totales estamos en un 6,8 %. El movimiento de carga que se verifica en

el principal aeropuerto internacional, que es el de Carrasco tuvo, tomando la carga de entrada y salida, un incremento de un 2,2 %, hecho resaltable porque la tendencia sigue siendo a captar más carga.

En el transporte fluvial de pasajeros, naturalmente, la tendencia sigue siendo el movimiento Colonia – Buenos Aires, lo que en la gráfica figura en color verde y es la más grande, con niveles de 2:065.847 pasajeros y, después, tenemos en color verde oscuro lo que es Montevideo – Buenos Aires con unos 540.000 pasajeros. En otros rubros tenemos 71.000, que es Carmelo – Tigre; 26.000 Salto – Concordia; 7.110, que es Bella Unión – Monte Caseros, y 4.879 que es Nueva Palmira – Tigre. En algunos puntos que son muy importantes para el movimiento de pasajeros en algunos tráficos, indudablemente, se sigue verificando estabilidad y crecimiento. Esto es lo que, de alguna manera, justifica la importancia de cómo se viene trabajando en este rubro.

La gráfica siguiente muestra el comparativo de cómo han sido los tráficos con Argentina y, realmente, los prioritarios son por la vía fluvial: Colonia, Montevideo, Carmelo, Salto, Bella Unión y Nueva Palmira.

Muchas gracias.

SEÑOR COLA.- Buenas tardes.

La Dirección Nacional de Vialidad tiene como cometido el mantenimiento y la rehabilitación de 8700 kilómetros de carreteras. Esto corresponde a corredores y carreteras primarias, secundarias y alguna terciaria a nivel de todo el país. Básicamente, en el 2016 la ejecución presupuestal tuvo una inversión de USD 18:530.000 de mantenimiento contratado. Me refiero a aquellas rutas que desde el presupuesto se contrata desde el área de vialidad. Las labores de vialidad son obras mantenimiento, las cuales corresponden a dos metodologías de trabajo. Por un lado, están los mantenimientos comunes, que implican la conservación básica de la carretera y, por otro, están los llamados Crema, que son los que involucran un volumen importante de obras iniciales de rehabilitación.

Se invirtieron USD 3:800.000 para seguridad vial. En rutas y puentes el total de la inversión es de USD 36:756.000. Una de las rutas que se encararon en el 2016 es la 3, la cual se rehabilitó al sur de la ciudad de Trinidad. Allí se establecieron dos contratos de rehabilitación, lo cual quedó pronto a fines del año pasado. También tenemos el caso de la Ruta 8. Allí se rehabilitó la carretera desde Treinta y Tres hacia la ciudad de Melo. Y hay también algunas otras rutas en Canelones, San José. Por ejemplo, está la Ruta 26, desde el kilómetro 268 al 288; el contrato se inició el año pasado y está en plena ejecución. Asimismo, hay nueve intervenciones del plan de emergencia, lo que totaliza un monto de obra de USD 59:000.000.

En cuanto al gasto general interno, la inversión en regionales –es decir, adquisición de insumos, servicios varios y costos de funcionamiento para las 10 regionales que tenemos actualmente, las cuales se encargan de una porción muy importante de la red vial, prácticamente la mitad que no está en obra o concesionada– es de USD 35:000.000.

También se hizo una inversión de subsidios ordinarios, por los contratos con CVU, y extraordinarios, que son obras suplementarias a los contratos previstos en el convenio original. Además tenemos los subsidios por los préstamos multilaterales. Estamos hablando de un total de USD 85:000.000. Los regionales y los subsidios dieron un total de 120 millones, que sumados a las obras se generó una ejecución de 179 millones, que es, prácticamente, el 99% del presupuesto previsto.

El total de ejecución propiamente dicho –en rutas, en obras– es de USD 94:000.000.

La inversión acumulada 2015–2016, hasta el momento, es de USD 485:000.000.

Como indicador de ejecución física, trajimos los datos de los kilómetros ejecutados por administración. Realizamos unos 119 kilómetros de rehabilitación en obra; 359 por plan de emergencia –se trata de un mantenimiento mayor; básicamente es una recuperación de la ruta pero nosotros lo tomamos como mantenimiento–; 422 kilómetros por contrato de mantenimiento y ejecución propia efectiva de 238 kilómetros, lo que da un total de 1138.

A nivel de CVU –rehabilitación y mantenimientos– se llegó a los 3098 kilómetros y a una ejecución de 614 metros de puentes.

La inversión prevista para el 2017 es de 492:000.000. Por obras, son 297:000.000, y vale la pena subrayar que las obras presupuestales alcanzan los USD 13:000.000. La que tiene que ver con Focem –correspondiente a la Ruta 8 y al nuevo contrato de Ruta 30– será una ejecución de USD 18:000.000; por plan de emergencia, serán 4:000.000; por concesiones CVU, USD 198:000.000 –nuestro mayor volumen de obras–, y por concesiones de las Rutas 5 y 8 –dos concesiones particulares–, USD 13:000.000, básicamente por las obras de ensanche de la Ruta 101 y Ruta 8, que se están ejecutando y que finalizarán allá por 2019.

Básicamente se trata de USD 297:000.000 en obras. El costo por contrato de mantenimiento presupuestal por administración y concesionado es de USD 166:000.000, y por iluminación y seguridad vial, USD 28:000.000, lo que da un total del entorno de los USD 492:000.000.

A nivel de gestión presupuestal, se ejecutarán USD 89:000.000; por concesión, 363:000.000, y por puentes 39:000.000.

En el año 2018, la ejecución por obra prevista es de USD 266:000.000, por mantenimiento USD 112:000.000 y por iluminación USD 23:000.000.

A nivel de inversión total de 2016, en el sector vial fue de USD 261:000.000 ejecutados. En 2017 prevemos USD 502:000.000 por todo concepto, y para el 2018, USD 535:000.000.

A continuación, realizaré una presentación de las obras realizadas en 2016, las que están en ejecución en 2017 y las previstas para el 2018.

En 2016, como recordarán los señores senadores, realizamos una presentación bianual 2016-2017. Ese plan –que comenzamos en 2016– hoy está en plena ejecución.

Principalmente se pusieron en funcionamiento obras de mantenimiento de los corredores; se iniciaron algunas obras importantes, como la Ruta 12, en hormigón, que se terminó hace muy poco; se realizó una rehabilitación completa del tramo de la Ruta 3 al sur de Trinidad, que ya está finalizado; y se iniciaron obras sobre el corredor de la Ruta 8.

Este año se trabajó fuertemente –y se continúa haciéndolo– en el corredor de la Ruta 2, y hoy por hoy hay tres obras en ese tramo de ruta. Se inauguró el intercambiador de la Ruta 2 y la Ruta 1, y a partir de eso se iniciaron dos obras al norte de Rosario para rehabilitar esa ruta y convertirla en corredor. Era una ruta primaria y la idea es pasarla a corredor de carga.

De Cardona hacia el norte, hacia Fray Bentos, se recuperaron varias zonas: prácticamente se recapó buena parte de la ruta; se hicieron en hormigón las pasadas urbanas de Rodó, Mercedes y Santa Catalina –que es más pequeña–; se mejoró la pasada urbana de Mercedes introduciendo una rotonda al ingreso de la ciudad; se rehabilitó el pavimento, y principalmente se mejoró el entronque de Ruta 14 sobre Ruta 3, porque para el tránsito pesado era bastante complicado ya que en la subida a veces los camiones quedaban a mitad de distancia.

En Ruta 2, al sur de Cardona, hoy se está trabajando en dos contratos cuyas obras comenzaron hace muy poco, al mismo tiempo en que empezó la lluvia. Son dos contratos que van a pasar de estándar de tratamiento a estándar de carpeta con ensanche de ruta, porque esta era muy angosta y tenía árboles de los dos lados. Ahora va a tener 7.20, con banquinas anchas y con un estándar de carpeta que esperemos que el año que viene se pueda llegar a disfrutar.

En la Ruta 3 básicamente se terminaron lo contratos al sur de Trinidad y se están ampliando algunos tramos de carpeta que hay que renovar al norte de San José. En lo que tiene que ver con la carpeta al norte de Trinidad, las obras se empiezan a ejecutar a finales de setiembre y va a dejar de ser carpeta. Era una zona famosa por el ahuellamiento, y ahora vamos a hacer 52 kilómetros de hormigón,

con una tecnología llamada *white topping* que ya se probó en un tramo de la Ruta 24 y ha dado muy buen resultado. Consiste en poner hormigón encima de la carpeta que hoy existe y que verdaderamente era imposible de mantener.

Al norte de Salto –Ruta 3– también se está trabajando. Hoy por hoy estamos reconstituyendo en su totalidad la planta urbana de Bella Unión, y llevando a cabo algunas obras relativas a seguridad vial reclamadas por los vecinos durante mucho tiempo. Se está colocando semáforos, ensanchando las calles y haciendo ciclovías, y se va a hacer una rotonda de ingreso; hay alguna cosa que está complicando por allí, por alguna expropiación, pero estamos avanzando.

En el corredor de la Ruta 8 se está terminando el tramo Focem que está a la salida de Treinta y Tres. Está a medio trabajo el tramo central. Ahí hay 90 kilómetros de carretera que se hicieron en tres obras. La que está del lado de Melo está terminada, la que está contra Treinta y Tres está muy avanzada, y la otra, que es la central, está avanzando rápidamente. Esto implica no solo la reconstitución de la carpeta entre esas dos capitales, sino varias obras de seguridad vial. Si se recuerda, esa era una zona angosta, con mucha curva, con una traza muy antigua, y se está haciendo lo posible para que sea más segura y más transitable para el usuario.

Básicamente, estamos trabajando en la Ruta 81, haciendo un *bypass* en la ciudad de Canelones, desde Santa Lucía hasta Ruta 5. Eso implica sacar el tránsito pesado de la Ruta 11, desde Santa Lucía a Canelones. Esa obra, que es de hormigón, está muy avanzada y suponemos que a mediados del año que viene va a estar prácticamente finalizada hasta Ruta 5.

A nivel de Rocha, varias obras están en ejecución, ya que ese departamento fue escenario de un colapso de varias carreteras: la Ruta 19, que estaba muy mal y la Ruta 15 que colapsó en 2016; al día de hoy hay varias obras, concretamente, en Ruta 15, en Ruta 19, en Ruta 14, en Ruta 13 hasta Ruta 15 y, básicamente, estamos haciendo unas pruebas de tecnología de reciclado con pórtland que están dando muy buen resultado. Esa es una zona productiva, que tiene mucho movimiento de camiones en la zafra del arroz. Esperemos que las carreteras queden rehabilitadas y que las obras sean sostenibles en el tiempo.

En Artigas, la Ruta 30 tiene tres contratos de mantenimiento, dos de los cuales cubren una zona cercana a la capital departamental y llevan adelante dos empresas que están haciendo estabilizado granulométrico y tratamiento. También hay otra empresa que está trabajando a nivel de Rivera, a la entrada de la Ruta 30. Nosotros tenemos previsto para este año, en esa ruta, llevar a cabo las licitaciones, completando Artigas con la conexión de Ruta 3. En el día de hoy se abrió la licitación del puente sobre el Arroyo Tres Cruces, que es el primer puente no inundable para el que ya hicimos el llamado y se han presentado varias ofertas. Por lo tanto, esperamos que en los próximos meses ya tengamos algunos de los puentes en construcción. Asimismo, se terminó la consultoría del Cuaró, un puente muy complicado, para el que se hará el llamado en los próximos días. Se trata de un puente grande, de unos 400 metros de largo, con terraplenes de 1500 metros; es decir que estamos ante una obra muy importante. Tenemos previsto rehabilitar, a partir de principios del año que viene, dos tramos importantes de la Ruta 4, sobre la capital departamental, completando un 40 % del total del tramo de dicha ruta. Estamos hablando de la parte más transitada y quizás la más dañada. La idea es hacer un ensanche con el mismo estándar con que se hizo la Ruta 30.

Hay varias de las obras que están en curso que pasarán al 2018. Precisamente el año que viene aspiramos –como cambio sustancial– a tener tres PPP en funcionamiento. La 21-24 al día de hoy ya está trabajando y, a su vez, están decididas las PPP de la Ruta 14, la de Colonia y la de las Rutas 9 y 15. Hay un total de cuatro PPP que estarán en funcionamiento en 2018.

SEÑOR MINISTRO.- Este fue un repaso general, que seguramente generará algún comentario adicional que surgirá en el intercambio de ideas.

Para cerrar la presentación general, solicito que se le dé la palabra a la contadora Gnazzo, para que haga un comentario, una presentación de los números generales.

SEÑORA GNAZZO.- Luego de realizada las presentaciones, quiero hacer un breve resumen para destacar algunos aspectos que impactaron en el presupuesto del ministerio en el año 2016.

De acuerdo con el artículo 397 de la ley de presupuesto, recibimos un incremento de la asignación presupuestal de $ 855:000.000, destinados a la infraestructura vial. Por el mismo artículo se otorgó al Poder Ejecutivo la facultad de ajustar esa partida por hasta el índice de precios al consumidor del ejercicio anterior, aplicado sobre la ejecución presupuestal real correspondiente a inversiones del inciso, lo cual es muy importante dado que, además, este incremento de crédito queda incorporado a los créditos del inciso para los años subsiguientes. En 2016 el importe correspondiente a este ajuste por inflación ascendió a $ 368:000.000.

Otro punto importante a destacar para el 2016 fue el levantamiento del tope de ejecución. Para resumir los números de ejecución presupuestal global del inciso voy a decir que fue de $ 9.700:000.000, de cuales aproximadamente $ 6.900:000.000 correspondieron a inversiones, y el porcentaje de ejecución de las mismas fue del 99 %.

Respecto a otros aspectos menores quiero subrayar que el ministerio contribuyó con el abatimiento de $ 91:000.000 en el rubro 0, y en menor proporción en algunos gastos de funcionamiento, para el financiamiento de otras instancias dentro de las rendiciones de los años 2015 y 2016.

Este es un resumen estrictamente presupuestal de los aspectos más destacados que impactaron en esta rendición de cuentas.

SEÑOR HEBER.- Damos la bienvenida al señor ministro, a los directores y asesores. Es un gusto recibirlos.

El señor ministro sabe la buena relación que tenemos en lo particular o personal, pero no se trata de buenas relaciones, sino de rendición de cuentas y de ejecución presupuestal.

Queremos empezar señalando la necesidad de que nos alcancen los cuadros que han manejado, que no son los que teníamos y con los que trabajamos para hacer el análisis. Hemos examinado planillas del Ministerio de Economía y Finanzas, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, las cuales no dejan bien parado al señor ministro. Quizás tenga alguna explicación sobre eso, porque dista mucho lo que se nos informa en los repartidos y en el planillado del Poder Ejecutivo con lo que ahora hemos visto y escuchado.

El desempeño del inciso es el cumplimiento del plan estratégico, que no está hecho por la oposición, sino por el contador Álvaro García, director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Estas son las planillas, que no sé si podrán ver a esta distancia. El director Nacional de Vialidad acaba de decirnos que ha utilizado el 99 % del crédito previsto, pero el contador Álvaro García, director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, repito, dice que no se cumplió con el plan estratégico en un 87,5 %. ¡87,5 %!

Entonces, la primera pregunta que surge es cómo puede ser tan diferente lo que juzgan unos y lo que nos dicen otros aquí, en la comisión.

En total, el ministerio cumplió en un 50 %; el otro 50 % del total no se cumplió.

En cuanto al transporte, el director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y sus técnicos nos dicen que no se cumple en un 72 %.

Lo primero que uno debería preguntarse es si en algún momento podremos tener, al menos, una coordinación entre los integrantes del Poder Ejecutivo para ponerse de acuerdo. Quizás nos puedan explicar un poco estos números tan distantes entre lo que acabamos de escuchar y lo que se nos informa con planillas de colores, en papel satinado y muy bien presentado con colores verde y rojo,

en lo que lo rojo representa los no cumplimientos y lo verde el cumplimiento, y es muy poco lo que está en verde y mucho lo que figura en rojo.

El señor ministro Rossi ha hecho algunas afirmaciones ante la prensa que pueden ser buenas noticias. Precisamente, ha dicho que más del 50 % de las rutas del país están bien o muy bien. ¡Esta es una buena noticia! Pero resulta que al poco tiempo pudimos ver que en una publicación de un diario se verifica, creo que muy documentadamente, que lo que afirmó el señor ministro no es correcto, para no decir claramente que es falso, como figura en la publicación, ya que me parece que quizás «no es correcto» sea una mejor frase para poder entendernos. Se dice que la suma de estas dos categorías –el estado muy bueno y bueno de las rutas– acumula un 39 % de los kilómetros. Entonces, ¿el estado del otro 61 % es malo o muy malo? Parecería que esto no está claro, ni siquiera para el señor ministro, que afirma públicamente algo y al poco tiempo una publicación –seria en ese sentido– lo desmiente.

Avanzando en el análisis de lo que se ha dicho aquí en el 2015 y en el 2016 –en el 2016 consideramos la rendición de cuentas del 2015 y hoy estamos tratando la rendición de cuentas del 2016–, vale decir que el año 2016 es el primero en el que rige el presupuesto que el señor ministro pidió. Reitero: en el 2016 comienza a regir plenamente lo que se solicitó. En el 2015, el señor ministro nos decía que iba a haber una inversión de USD 2.360:000.000 en vialidad, pero en la página 175 del informe económico-financiero del señor ministro Astori –ya no es el contador García–, tampoco tratan bien al ministro Rossi. El señor ministro Astori dice que en los avances de ejecución en inversión e infraestructura en el período 2015-2016, vialidad cumple con un 19%. ¡En dos años! ¿Debemos creerle al señor ministro cuando dice que en los tres años que restan de ejecución se va a ejecutar el 81 % que falta, según las metas que el propio ministerio estableció?

¡Hay que ponerse de acuerdo! De lo contrario, no podrán llevarse a cabo las metas, el plan estratégico, el cumplimiento de ese plan estratégico y lo que ahora plantea el señor ministro Astori sobre la ejecución.

En el plano de la ejecución, en 2015 el señor ministro nos decía que había una importante suma de dinero que iba a venir por los proyectos de participación público privada, las famosas PPP. Queremos saber, señor ministro, por qué razón las planillas que nos presenta son diferentes a las planteadas en el Presupuesto nacional. Lo explico: en materia de adjudicaciones de los proyectos de participación público privada, en 2015 nos decía que estas obras ya estaban adjudicadas e iban a comenzar en el cuarto trimestre de 2016, y hace apenas un mes lo vimos con la carretilla inaugurando el primer tramo de las obras de PPP. El proyecto se iba a llevar a cabo en las Rutas 21 y 24, y algunos comentarios del señor ministro afirmaban que estarían finalizadas en 2017.

Tengo muchos papeles, pero voy a buscar la parte donde decía que estarían finalizadas en 2017, cuando en realidad recién empezaron en 2017. O sea que estamos muy lejos de eso.

En el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo en 2015 dice: «Finalmente, en este período se realizará una fuerte apuesta al desarrollo de los contratos de participación público privada como instrumento de ejecución de inversiones en infraestructura. En lo que respecta a la obra vial, en noviembre de 2014 se publicó el llamado para rehabilitar, conservar y explotar 170 km del corredor integrado por las Rutas 21 y 24, que constituye el primer proyecto vial realizado bajo este tipo de contratos. Actualmente en etapa de revisión de ofertas, se estima que dicha obra insuma 75 millones de dólares y finalice en 2017». Esto se decía en 2015, repito. En el informe que envía el señor ministro de Economía y Finanzas todos los años, se dice que finaliza en 2017; pero comienza en 2017. Le pregunto, señor ministro: ¿a qué se debe la demora en los proyectos de infraestructura?

Sin embargo, hay una variación entre lo presentado por el señor ministro en 2015, y el informe enviado actualmente por el Ministerio de Economía y Finanzas. Para las Rutas 21 y 24 la adjudicación es la misma, USD 75 millones de dólares.

Las Rutas 12, 54, 55, 56 y *bypass* a Carmelo también. Hoy figuran USD 62:000.000. Se mantiene, pero todavía no sabemos nada de eso.

Con relación a las Rutas 9 y 15 y la conexión a Ruta 9 –«12 de julio del 2016 presentación y apertura de obras», dice en el 2015– siguen los mismos USD 55:000.000 ahora. Pero la Ruta 14, oeste desde Mercedes hasta Ruta 6, conexión Ruta 14, Ruta 3 y *bypass* a Sarandí del Yí, antes estaba con USD 84:000.000 y ahora sube a USD 93:000.000. Se nos informa ahora que está en evaluación técnica.

Ruta 14, tramo Ruta 6, Ruta 5, Ruta 15, que en el 2015 se decía que estaba en fase de estructuración, estaba con una inversión estimada de USD 186:000.000 y ahora son USD 127:000.000. Son cifras importantes; estamos hablando de millones de dólares. ¿Por qué se varía esto?

Luego tenemos las Rutas 6, 7, 12 y adecuación de accesos a Montevideo. La Ruta 6 estaba con USD 90:000.000 y ahora son USD 65:000.000.

Con relación a la Ruta 26, no tenemos información de lo que se presentaba en el año 2015; no aparece en el planillado del informe económico-financiero del Gobierno, y queríamos preguntar al respecto. Se habían establecido USD 52:000.000. Se nos dice que este proyecto de participación público privada cayó. Queremos saber por qué, a qué se debe. Si cayó, queremos saber por qué.

Y la doble vía Ruta 3 *bypass* Ruta 11 de la ciudad de San José, estaba con USD 37:000.000 y ahora aparece con USD 72:000.000.

Esto hace un total de USD 549:000.000 frente a los 641:000.000 de los que nos hablaba el ministro en el 2015. Quizás estos números puedan marear un poco a los legisladores, pero no a la gente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que los maneja todos los días. Entonces creo que se me podrá explicar por qué antes eran USD 641:000.000 y ahora son USD 549:000.000, y qué bajaron de estos proyectos, que lleva a cambiar estos números que son tan importantes.

No parece haber tenido mucho éxito en los proyectos de participación público privada. El Ministerio de Economía y Finanzas nos ha alcanzado un informe sobre proyectos de participación público privada; es una carpeta en la que dicho ministerio hace comentarios. En lo personal, no quiero generar ningún tipo de enfrentamiento, pero la verdad es que no lo trata bien el Ministerio de Economía y Finanzas con estos informes acerca de cómo están los proyectos de participación público privada. Acá tenemos proyecto por proyecto; no hemos podido identificarlos bien porque los informes de proyecto del Ministerio de Economía y Finanzas hablan de «Corredor Vial Circuito 1», y nosotros nos manejábamos con rutas concretas. Pero acá habla de la adjudicación provisional del 19 de diciembre –esto es al día de hoy– en el circuito vial, el circuito 1, y dice: «19 de diciembre de 2016: El Ministerio de Transporte y Obras Públicas adjudicó, en forma provisional, la licitación del proyecto a la oferente Grupo Oriental 1 integrado por: CIEMSA, Traxpalco S.A. (Tracoviax) y Hernández y González S.A (H&G)». Y no muestra ningún movimiento más de este proyecto. Parecería que quedó detenido. La pregunta es: ¿se detuvieron?

En cambio, el proyecto del corredor vial circuito 2 parecería que se acerca más, ya que se expresa que la adjudicación provisional se hizo el 24 de abril, momento en el que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas concretó dicha adjudicación al oferente Grupo Oriental 2 integrado por distintas empresas.

Pues bien, la interrogante es cuándo empieza. Por la historia de esta iniciativa da la impresión de que va para acá, va para allá y, por el tiempo que queda entre un expediente y otro, parece que se demora más en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que en el de Economía y Finanzas, pues este contestó con mayor celeridad.

El 6 de febrero se remitió al Tribunal de Cuentas, pero desde el 24 de abril de 2017 no hay más noticias, no tenemos más información.

En cuanto al circuito 3, es una evaluación de ofertas, no hay ningún tipo de adjudicación y seguimos con vistas de actuación a los interesados.

Sobre el corredor vial circuito 4 aparece una narración del Ministerio de Economía y Finanzas –que es donde queda– en la que se explica si luego va al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y se expresa que, al día de hoy, el proceso se encuentra suspendido por decisión de la Administración pública contratada. Supongo que quien lo suspendió es el señor ministro, pues es el ministro de Economía y Finanzas el que informa de esto. Pero no sabemos por qué. Quizá sea este el de la Ruta 26, pero lo concreto es que es el corredor vial circuito 4.

Respecto al corredor vial circuito 5, estamos en la etapa de las bases de contratación. El 28 de mayo de 2016 ingresaron las bases generales de contratación para su contratación. Es claro que así no les da ni veinte años para poner en marcha estos proyectos.

El corredor vial circuito 6 ingresó el 21 de febrero de 2017 al Ministerio de Economía y Finanzas para el informe de factibilidad. En verdad, no sé para qué período quedará pronto.

No se habla del corredor ferroviario Algorta – Fray Bentos. Hasta el 10 de febrero de este año hubo un pronunciamiento del Ministerio de Economía y Finanzas, que indica que ellos trabajan, pues se expresa que sobre el examen de las ofertas y el informe de la comisión fue enviado a AFE, pero ahí terminó.

Luego, vendrían otras áreas como las de ANEP e INAU, pero no queremos ingresar en temas que quizá no tengan directa relación con esta cartera.

En síntesis, si se observan los informes de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, del Ministerio de Economía y Finanzas, lo que se dijo en 2015, lo que se manifiesta ahora y lo que realmente pasa con los proyectos de participación público privada, nos encontramos con que es muy distinto a la presentación que se acaba de hacer. Solicito a las autoridades que nos alcancen estos documentos, pues da la impresión de que alguien le está errando, el tema es saber quién. Lo cierto es que no se puede decir en un lado que se cumple el 99 % y en otro que no se cumple con el 87 % del plan estratégico. Tampoco se nos puede venir a decir –según el informe económico financiero– que de los 2.360:000.000 solamente se cumple el 19 %. ¿Cómo van a cumplir en los otros 3 años con el 80 % que falta? Parecería ilógico pensar que pueda cumplirse esta meta, con el plan ambicioso del Poder Ejecutivo en el que se hablaba de USD 12.370:000.000 de inversión en energía, vialidad, infraestructura social, vivienda, telecomunicaciones, agua y saneamiento, puertos y vías ferroviarias. De todos ellos, los sectores que cumplieron bien, satisfactoriamente o que pueden llegar, son telecomunicaciones y energía, pero como no son áreas del señor ministro no formularemos preguntas al respecto. Las áreas que peor ejecutaron fueron las de vialidad y de infraestructura ferroviaria, con el 20 %.

También tenemos otras interrogantes, pero las vamos a dejar para más adelante para permitir que otros señores legisladores puedan intervenir. Van a ser preguntas sobre otros temas.

Una noticia que nos preocupa es la de que la Ruta 26 ya no tiene quién le haga el bacheo. Ya no hablamos de la ruta sino del bacheo. De acuerdo a lo que informa El Telégrafo, de Paysandú, el contrato con la empresa Rundy S.A. se cayó y varios funcionarios de vialidad de la regional n.º 6, que corresponde a ese departamento, realizaron bacheo con material frío, lo que no garantiza una durabilidad importante. Hay 486 kilómetros de la Ruta 26 para arreglar. No pretendemos que se haga el bacheo de estos 486 kilómetros, pero si además nos dicen que el proyecto de participación público–privada se cayó, no podemos tener esperanza de que se haga nada en la Ruta 26.

Voy a ahorrar tiempo a la comisión y al señor ministro y no voy a hablar de lo que se comprometieron a hacer en la Ruta 30 y en la Ruta 8, para no generar una discusión que no va a llegar a buen puerto porque no nos vamos a poner de acuerdo sobre los avances que nos han mostrado en los *Power Point* sobre lo que es la obra en estas zonas, ya que para nosotros eso no se ajusta a la realidad. Más adelante vamos a ver cómo podemos corroborar esta información. Este fin de semana vamos a estar allí, así que lo vamos a ver directamente.

En una primera instancia, estas eran las preguntas que le quería hacer al señor ministro. Tengo más, pero las dejo para más adelante para poder seguir conversando sobre otras áreas que nos

parecen importantes. Es importante verlas en su conjunto para tener una idea de la administración, porque una cosa es lo que se nos dice acá, y otra es lo que los propios compañeros del señor ministro manifiestan en función de las planillas que informan al Parlamento sobre los objetivos del plan estratégico y los niveles de ejecución.

SEÑOR CAMY.- Queremos dar la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a los directores de la cartera y a sus asesores.

Con particular gusto participamos de esta sesión, porque como integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado estamos en relación directa con todos estos temas y con las autoridades correspondientes.

En primer lugar, quiero pedirles expresamente si pueden enviar a la mencionada comisión este material que nos mostraron y que está vinculado al ejercicio 2016 y a las previsiones para 2018, según el tipo de obra, las obras por convenio, etcétera; en particular, lo que la Dirección Nacional de Vialidad nos ha informado en la jornada de hoy.

Como señalaba el señor senador Heber, he escuchado que los senadores que tienen más experiencia siempre comienzan sus intervenciones en estas instancias separando lo personal de las diferencias que puedan tener con los jerarcas que nos visitan, y creo que está bien y es bastante obvio. Pero particularmente quiero destacar –no lo hago con todos los ministros; seguramente con alguno que resta por venir me suceda lo contrario– que el señor ministro Rossi siempre ha sido muy trabajador. Lo he llamado de tarde, de noche, y siempre ha atendido el teléfono. Siempre, él o los otros jerarcas, devuelven las llamadas. A veces hemos discrepado, pero siempre con frontalidad. Incluso lo hemos llamado por temas que pueden parecer menores en este ámbito, que se dan en lugares escondidos del país, y siempre ha tenido buena disposición y respuesta. Corresponde que eso se subraye si queremos tener legitimidad cuando actuamos en contrario por alguna discrepancia con un jerarca.

Tal vez pueda repetir alguna pregunta o algún juicio emitido por el señor senador Heber. Voy a tratar de no hacerlo, y si lo hago, pido disculpas; lo que sucede es que trabajé en este tema y comparé la rendición de cuentas de 2015 con la de 2016. Me quiero ajustar a eso.

En relación a este tema, la primera pregunta que voy a hacer refiere efectivamente a una duda que planteó el senador Heber. En el Tomo II, Planificación y Evaluación, en cuanto a las gráficas de cumplimiento del plan estratégico, nos llaman la atención dos unidades ejecutoras: la 03, Dirección Nacional de Vialidad, que tiene el 60,53% de ejecución presupuestal del total del inciso y cumplió con el 12,5% de las metas; y la 07, Dirección Nacional de Transporte, que tiene el 20,92% de ejecución presupuestal del inciso y cumplió con el 27,8% de las metas.

Es evidente que el ajuste autorizado para el ministerio es por el IPC, pero si tomamos el costo de construcción –que está por encima del IPC–, veremos que del 2010 al 2016 subió un 120%; no sé si en ello influye el 60% de aumento en la cotización del dólar.

No sé si este sistema no es ciertamente rígido porque, por un lado, la ejecución de inversiones o del crédito fue de un 99% y, por otro, la ejecución del plan estratégico es diferente. Si el sistema no es rígido, me pregunto si estamos comparando bien. ¿Cómo se explica que alguien que ejecutó el 99% del crédito puede quedar tan lejos de la ejecución del plan estratégico? Evidentemente hubo un optimismo desmesurado cuando se planteó el plan estratégico o hay algo que no cierra.

Si la ejecución de la Dirección Nacional de Transporte en 2016 fue de USD 68:400.000 y las dos terceras partes corresponden al subsidio del boleto estudiantil, o sea, USD 45:000.000, estamos hablando de que solo se cumplió con el 27,8% de las metas de ejecución del tercio del presupuesto. Entonces, tengo las mismas dudas que expresaba el señor senador Heber.

Por otro lado, voy a plantear algunas preguntas específicas en relación con la Dirección Nacional de Arquitectura. Me gustaría que se señalara brevemente cuál es el avance de obras en la Colonia Etchepare; me refiero al convenio específico de más de USD 3:000.000, en el que el 50% lo pone ASSE y el otro 50% lo financia una fundación norteamericana.

Por otro lado, consulto sobre qué expectativas se tienen en relación con el funcionamiento del servicio descentralizado público que va a entrar en competencia con el privado. La ley creó el Inosa, que fue planteado en la rendición de cuentas pasada y se discutió bastante aquí. El proyecto aún no se ha aprobado y continúa tratándose en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes. Particularmente me interesaría saber si las distintas representaciones gremiales que hay en la Dirección Nacional de Arquitectura –profesionales, administrativos y obreros– tienen una opinión única en el tema o si hay matices.

Queremos preguntar concretamente al señor ministro –sabemos que se ha ocupado de manera particular por la situación de la desembocadura del arroyo Cufré y llegamos a escuchar el análisis– si está plenamente confirmada la participación de hidrografía o alguna colaboración futura en el dragado del arroyo Cufré.

La otra pregunta puntual tiene que ver con una obra que se discutió el año pasado, en oportunidad de tratarse la Rendición de Cuentas, sobre la posibilidad de ejecutar una explanada para que pudiera operar y desarrollar actividades en el puerto de Juan Lacaze –proyecto que en su momento se anunció de interés– un barco de carga de camiones que acortara el camino hacia Argentina. En ese momento, el interés privado solicitaba la construcción por parte del Estado de una rampa para el acceso de los camiones al buque y que el resto se realizaba por parte de la inversión. Quiero saber si ese proyecto sigue vigente y si es así en qué etapa se encuentra.

En la Rendición de Cuentas del año 2015 se aprobó, a través de la Ley n.º 19438, el artículo 68, que refería a la movilidad de embarcaciones en zona portuaria, tema que también tuvo una discusión importante acá. Si bien ese artículo tiene un alcance para todos los puertos, específicamente queremos referirnos al puerto de Montevideo, porque vemos en una situación ruinosa distintos barcos –y hasta encallados– cuando ya transcurrió un año de vigencia de esta ley. Quiero preguntar si se ha aplicado lo que dispone ese artículo 68, si se ha notificado a los propietarios y si, expirado el plazo, estamos en presencia de embarcaciones abandonadas que, por tanto, pasarían a ser propiedad del Estado o cómo es la situación a partir de la aplicación de ese artículo.

La pregunta número 7, también en esta área, refiere a lo siguiente. En el Tomo de planificación y evaluación del sistema nacional de inversiones públicas dentro del proyecto 757 «Puertos» –que figura en la página 47– se hace referencia a la consultoría del puerto de aguas profundas. En este sentido, quería saber cuáles son los planes y qué empresa está realizando los servicios de consultoría.

En cuanto a la Dirección Nacional de Vialidad, me ha clarificado el punto la respuesta que se dio sobre las Rutas 21 y 24 y, de acuerdo a lo señalado, entiendo que se comenzó a trabajar. El año pasado nosotros planteamos al señor ministro si compartía que era lenta la concreción de inversiones a través de la modalidad de PPP y le consultábamos si no sería tiempo de rever la normativa y acotar los plazos de forma que esa modalidad de contratación se volviera más atractiva. En ese momento, el señor ministro nos respondió que estaba abierto a reconsiderar el tema. No hago este planteo en una lógica en la que todos sabemos que ha habido visiones y matices distintos dentro del propio Gobierno –como seguramente también lo hay en los partidos de la oposición sobre distintos temas– sino, simplemente, si efectivamente no estamos ante la necesidad de hacer algún cambio legal, legislativo, normativo, a efectos de contribuir a agilizar, o si directamente esto depende del tratamiento lógico que establece la ley actual.

Quiero destacar –salvo que se me corrija– que efectivamente queda fuera la Ruta 26. Primero quedó una parte en los proyectos establecidos en el presupuesto 2015-2019 y la otra, de ocho proyectos, quedamos en seis, porque se sacó en la rendición de cuentas del 2015 el tramo Paysandú–Tacuarembó de esa Ruta 26. Sí agregamos –por eso quedamos en siete– el proyecto PPP de la doble vía Ruta 3, entre Ruta 1 y el bypass de la Ruta 11, en la ciudad de San José. Quisiera saber en qué etapa está este tema. Tenemos entendido que está muy próximo a terminar este proceso.

En cuanto a la Dirección Nacional de Transporte queremos consultar sobre un tema que nos ocupó en la rendición de cuentas pasada y que tiene que ver con el subsidio al boleto estudiantil de Montevideo e interior. En el caso del transporte de pasajeros y de las políticas sociales que se llevaron adelante en estos Gobiernos en cuanto al subsidio al boleto, en el año 2015 se destinaron,

aproximadamente, USD 10:000.000 para el traslado de estudiantes en el interior del país, lo que equivale a 25,4%. A su vez, USD 28:000.000 fueron para el traslado en Montevideo, lo que significa un 71,2%, mientras que USD 1:300.000 fueron para el traslado de alumnos de zonas rurales del país, lo que equivale al 3,4%. Esto fue lo que se describió muy bien y con claridad en cuanto al transporte en camionetas para zonas donde no hay absolutamente ninguna línea de transporte.

(Ocupa la presidencia el señor senador Otheguy).

–Lo que nos sorprende y por ello queremos preguntar es lo siguiente. Según el Tomo I de resúmenes, cuadro 8, página 27, el monto del 2016 fue de $ 1.338:000.00. A cambio promedio de ese año fueron USD 45:200.000. El 72% del subsidio es para Montevideo y el 25,4% corresponde al área metropolitana; hay que reconocer que se ha avanzado en esta materia, pero ha sido en desmedro de las zonas rurales donde bajó al 2,4%. Hay USD 1:100.000, bajamos USD 200.000, lo cual significa un 1%. Entonces, me parece que estamos afectando la definición cualitativa. En todo caso, quería saber si esto obedece a que ha habido un descenso de la demanda, o si las dificultades, que nos constan, hacen difícil instrumentar estos servicios. Lo que no puede pasar es que en esas zonas alejadas, donde lamentablemente hay cada vez menos habitantes, haya gente que se quede sin poder acceder al servicio, sobre todo cuando hay una lógica de subsidiar, a través de una política pública, la posibilidad de que todo el mundo pueda estudiar.

Esto es cuanto queríamos preguntar del marco general de lo que dijo el ministro. Tengo un par de preguntas más, pero las voy a dejar para el momento del análisis del articulado.

Hay otro tema sobre el que no se habló y que quiero destacar. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha retomado –en algún tiempo lo dejó de hacer– la política establecida en el programa 282, deporte comunitario, como también el programa 361, infraestructura comunitaria. En el primer caso, el año pasado se ejecutaron 18 convenios por $ 76:314.000, donde un poco más lo pone la sociedad civil. Me consta la existencia de proyectos importantes en Flores, Florida, Colonia, Paysandú, Río Negro y Montevideo. Y en el programa 361, de infraestructura comunitaria, que aparte del deporte también abarca otras actividades sociales, hay 20 convenios firmados por $ 57:240.000. Aquí también puedo nombrar proyectos en Colonia, Cerro Largo, Soriano, Paysandú, Salto, Lavalleja, Canelones, Montevideo y San José. Me parece importante destacar que la actual administración retomó una forma de actuar –que tiene muchos años en el ministerio–, de la cual somos defensores y nos consta que se ha ejecutado en beneficio de la comunidad.

SEÑOR BORDABERRY.- Para ser breve –dada la hora, creo que es lo mejor– me remitiré a las preguntas realizadas por el partido nacional e iré directamente al articulado, en tanto tengo algunas dudas respecto a los artículos propuestos. De esta manera, cuando se considere el articulado ya conocerán mis preocupaciones. Más que preguntas, como dije, son dudas que me gustaría se me aclararan.

El artículo 109 crea una nueva sigla –como sabrá la señora senadora Topolansky–: OIAF, Órgano Investigador de Accidentes Ferroviarios. Al respecto, me llama la atención que el literal B) incluya a los operadores ferroviarios habilitados –insisto, esto me llama la atención– porque en realidad es como incluir a quienes protagonicen un accidente o a quienes son la competencia de quienes lo protagonicen. Tengo la duda del porqué de esta inclusión. Entiendo que debe tener algún motivo. Esto es como poner al causante a investigar algo en lo que participó directamente y, repito, me llama un poco la atención.

Por otra parte, también me sorprende el cambio realizado a través del artículo 110. En la ley de hace dos años se aprobó un rubro para «compromisos de gestión colectivos» y ahora lo cambian a «compromisos de gestión a sus funcionarios». Parece que ahora es individual y no colectivo. Quisiera saber por qué se realiza este cambio y cómo funcionó el compromiso previsto en la Ley n.º 19.355.

En el artículo 112, me cuesta un poco entender la redacción del primer inciso. Por lo que observo, de acuerdo al proceso establecido en el artículo 32 de la Constitución de la República, en cuanto a la expropiación y la toma urgente de la posesión –al que lógica y especialmente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene que recurrir a cada rato–, acá de lo que se trata es de hacerse de los inmuebles afectados por expropiación, con mayor velocidad. Creo que al pagar la compensación

previa puede hacerse de él sin ningún problema. Sin embargo, se agregan dos incentivos: uno relacionado con la tierra y otro con la mejora que tenga el inmueble. En el caso de las mejoras que tenga el inmueble se quiere adelantar una suerte de tasación, vía transaccional, para pagar las mejoras. Evidentemente, si el propietario quiere instalarse en otro lado, necesita el dinero para hacer las mejoras. Parece sensato lo establecido.

Ahora bien, el inciso primero dice: «Los inmuebles afectados por expropiación con destino a obras de infraestructura con declaración de urgente posesión, cuyos propietarios o poseedores con más de diez años permitan la ocupación en vía administrativa dentro del plazo máximo de treinta días a partir de la notificación de la indemnización, tendrán un incremento del 15% (quince por ciento) del valor de la tasación correspondiente al rubro terreno». Esta redacción me genera dudas porque tengo entendido que normalmente sucede que la administración tasa, el expropiado acepta o no, y en ese caso, si no hay transacción, se va a un proceso que fija el juez.

Acá dice que los predios «tendrán un incremento del 15% (quince por ciento) del valor de la tasación correspondiente al rubro terreno» y a mi entender el incremento del 15 % no corresponde a los predios, sino al valor de la tasación. Esta sería una especie de cláusula de premio a los efectos de lograr hacerse del inmueble.

Me llama la atención esta redacción. Para mí está mal redactado y creo que tendrán problema en tanto tiene que incrementarse lo que se ofrece y no el valor de la tasación.

El artículo 114 dice que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas «establecerá el precio de referencia que las embarcaciones nacionales podrán cobrar por los servicios de embarque y desembarque de pasajeros» […]. Me gustaría que aclarara cómo opera esto. Sé cómo es el tema y el gran drama que hay: los cruceros que llegan al Uruguay quieren usar sus propias embarcaciones por un tema de seguridad y de contrato con el seguro y además quieren manejar el desembarco. Tenemos una vieja ley, que en algún momento tendremos que derogar, que establece la obligación de contratar embarcaciones; creo que se bajó al 50 %, si es que las hay en el lugar.

El proyecto dice que el ministerio «establecerá el precio de referencia que las embarcaciones nacionales podrán cobrar…». Si está estableciendo un precio que podrán cobrar está estableciendo un precio, no un precio de referencia. ¿Cómo opera este precio? Si es un precio de referencia no es el que pueden cobrar. ¿Están fijando un precio o una referencia? Creo que hay una contradicción.

Por último, en el artículo 116 –y en esto no tiene la culpa el ministerio porque tengo entendido que fue introducido en la Cámara de Representantes– veo un problema importante. La operativa del puerto de Montevideo está perdiendo carga con el puerto de Buenos Aires, y aquí estamos aumentando los costos. Más allá de eso, que es evidente, el artículo 116 dice: «Las empresas prestadoras de servicios en depósitos portuarios o extraportuarios, y en muelles o explanadas, deberán mantener una dotación de personal estable suficiente para asegurar los requerimientos básicos de su actividad». Eso parece sensato; ahora, a continuación dice que se le tiene que asegurar un mínimo de 13 jornales; no lo especifica pero supongo que serán 13 jornales en el mes. Si se garantizan 13 jornales en el mes puede pasar que alguno tenga 39 jornales en el mes, por la manera que está redactada la norma; me parece que acá hay un problema. Repito: no es responsabilidad del ministro porque esto fue introducido en la Cámara de Representantes, pero me parece que no se debería garantizar 39 jornales. ¿Qué va a pasar? Vamos a seguir desviando cargas hacia el puerto de Buenos Aires, si seguimos haciendo estas cosas.

Estas son todas mis preguntas.

SEÑOR DELGADO.- Tengo dos preguntas más allá de las que hicieron los demás senadores.

La primera tiene que ver con lo que acaba de mencionar el señor senador Bordaberry. Este artículo 116 que, obviamente, fue estudiado por la Comisión de Hacienda y Presupuesto de la Cámara de Representantes y que no se pensaba incluir porque iba a salir negativo, se incorporó a último momento en la discusión del plenario de esa Cámara. Además, si algo no tiene –me refiero a la seguridad de los 13 jornales y los depósitos portuarios o extraportuarios– son las características que

debe tener para ser incluido en una ley presupuestal. Nos asombra que se incluya la regulación de los días de trabajo de empleados o trabajadores de empresas privadas para empresas privadas en un proyecto de presupuesto y si hay un lugar donde no debería estar es en este proyecto; después podremos hacer una ley especial para este tipo de regulaciones laborales.

Les adelanto que vamos a proponer alguna iniciativa que solucione el tema porque el BPS está en condiciones de solucionarlo. Hay un *software* que se usa para otro rubro de actividad y el BPS está viendo la posibilidad de utilizarlo para estos trabajadores, por lo tanto, no necesitaría esta ley. ¡Ojalá podamos llegar con la propuesta del BPS antes de que se vote en el Senado porque poner esto en una rendición de cuentas me parece absolutamente inconveniente! No es solo un tema de fondo y no estoy hablando de justicia, sino de los criterios y los mensajes que le estamos dando a quienes utilizan estos depósitos, fundamentalmente al sector exportador que va a ver una vez más encarecido sus costos si se aprueba este artículo. Es más, el otro día la Unión de Exportadores solicitó una audiencia para este viernes, y está claro que empezamos a ver actores que están advirtiendo con asombro que un artículo de estas características se introdujo de noche en la rendición de cuentas en el plenario de la Cámara de Representantes. Me refiero al Centro de Navegación, a los operadores, a la Unión de Exportadores, etcétera. En realidad, la solución podría darse por la vía administrativa o, incluso, por la vía tecnológica de un *software* en el Banco de Previsión Social, con lo que no se necesitaría una ley. Por nuestra parte, pensamos presentar un artículo sustitutivo en los próximos días, si logramos afianzar esta idea de solución.

(Ocupa la presidencia la señora senadora Daisy Tourné).

–Dicho esto, creo que una regulación laboral, en determinados rubros vinculados a un sector exportador y al depósito portuario y extraportuario, donde además se innova en muchos aspectos y se asimila a algunos rubros de actividad muy particulares, debería tener un trámite parlamentario que garantice la opinión de todas las partes. Pienso que esa legislación debería tratarse en la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, en la de Transporte y Obras Públicas y deberían concurrir allí los interesados, los sindicatos, los empresarios, el Centro de Navegación, los operadores, los representantes del puerto, la Unión de Exportadores, etcétera. Pero no es correcto introducir esa iniciativa por un costado, de noche, en la discusión de la Rendición de Cuentas. Acá va a haber un aumento de costos, que se ha asegurado, imagino, en algún compromiso frente a una reivindicación sindical. En realidad, esto no es de recibo, pero no por una cuestión de justicia, sino por una razón de forma. Me parece que esta sería una buena oportunidad para buscar alternativas y no agregar costos, lo que implica introducir elementos que no son dignos –o por lo menos frecuentes– de una instancia presupuestal.

Por otra parte, estuvimos viendo algunas planillas y cifras sobre la ejecución de obras del sector; al respecto, queríamos hacer algunas preguntas al señor ministro. Hemos visto, además, algunas cifras relacionadas con mantenimiento contratado en miles de dólares. En 2016, por ejemplo, vimos que se contrataron empresas por vialidad y la cifra correspondiente a ese año fue de USD 85.005 y por el acumulado de 2015 y 2016 el total fue de USD 164.611. Estas cifras las comparamos con las de mantenimiento por administración, es decir por las obras que hace la Dirección Nacional de Vialidad, y el resultado por la ejecución de 2016 fue de USD 28:933, con un acumulado de 2015 y 2016 de USD 65.490. Estas cifras son frías y es preciso compararlas en función de los kilómetros atendidos. En ese sentido, en 2016, el mantenimiento contratado muestra que atender 3.963 kilómetros significó una erogación de USD 85:000.000. Cuando observamos los kilómetros atendidos en 2016 por la Dirección Nacional de Vialidad vemos que son 236 y la erogación por ese mantenimiento por administración arrojó un total de USD 28.933. Eso nos da una diferencia de costos de unos USD 21.000 vinculados a las empresas contratadas y USD 121.000 al costo de lo realizado por la Dirección Nacional de Vialidad, es decir, que el costo de lo ejecutado por las empresas contratadas es la sexta parte del realizado por administración. Obviamente es una cifra que nos alarmó y, por lo tanto, queremos preguntar al señor ministro cuál es la justificación.

SEÑOR MINISTRO.- De más está decir que vamos a hacerles llegar el repartido con los cuadros principales de las exposiciones realizadas por los señores directores.

Voy a hacer algunos comentarios.

A mi entender, no es correcto el librillo que incide para que el señor senador saque conclusiones sin mucho esfuerzo y con total buena fe, porque del propio cuadro que se exhibe con los colores rojo y verde, surge claramente que el cumplimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es un 12,5 %. Esto no significa nada, sino simplemente la decisión que seguramente tomó algún jerarca. Si está en la rendición de cuentas supongo que no fue solo para hacer volumen, sino que debe haber tenido el visto bueno de algún jerarca que se llenaran las planillas con colores que no pasan desapercibidos y se hablara del tema. Pero, en realidad ¿cuáles son los temas que examina por separado ese cuadro?

El cuadro establece el nivel de confort –que es un acuerdo, una convención– de las rutas del país y establece que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se proponía alcanzar en 2016 el 2,8 %, pero llegó al 2,7 %. Entonces, incumplió. Ese incumplimiento lo sumó al valor patrimonial de acuerdo con una convención establecida por la Cepal del conjunto de la red vial del Uruguay y resulta que el objetivo que teníamos planteado era llegar a 995 y llegamos solo a 985,6. Por lo tanto, incumplió. Sinceramente, tanto en el ejemplo uno como en el dos estoy muy contento del esfuerzo que se hizo para lograr esos valores que no llegan al óptimo, a la referencia establecida, pero que se aproximaron mucho más a lo que parecía posible al inicio de la gestión. Sin embargo, la conclusión es que incumplió. Se suman seis indicadores más porque en total son ocho las columnas. Un indicador corresponde a la participación público privada, las PPP, que es cero porque en ese momento ni siquiera habían podido cargar la carretilla con tierra. O sea es cero y, por lo tanto, incumplió. Se establecen otros indicadores relativos, por ejemplo –he pedido que me los acercaran–, a obras en seguridad de tránsito. A ese respecto nos habíamos establecido determinado nivel que se superó porque hubo más inversiones en seguridad de tránsito de las que estaban planificadas. Ahí cumplimos y ese es el 12,5 % mencionado, es decir, lo que da 100 dividido 8. Ese es el único rubro en que cumplimos, porque después se siguió con la cantidad total de kilómetros tratados, etcétera. Los coeficientes de estos indicadores son una buena medida del esfuerzo respecto a un estado de situación que debemos procurar ir superando día a día. No son una referencia para simplificar torpemente –como lo hace esta planilla–, sumando rubros indicadores que no tienen nada que ver entre sí y que, por lo tanto, no se pueden resumir en un cien por ciento ni en un porcentaje como el que se presentó.

Desde luego que, de algún modo, soy responsable por haber firmado una rendición de cuentas que después, como elemento anexo, incluía ese cuadro que no significa absolutamente nada. La verdad es que no tiene ningún sentido sumar y tratar los datos de esa manera que no ayuda y que, lógicamente, puede llegar a desorientar.

Respecto a este juego de los indicadores quiero decir que está permanentemente en discusión qué factor se toma en cuenta y cómo podemos manejar una referencia respecto al nivel de confort, a la rugosidad, al estado de los pavimentos, etcétera. Según el nivel que se toma y el desarrollo que se haga de ese nivel, se obtiene el porcentaje.

En cuanto a esto prefiero tomar una línea –que, por lo menos, me parece que me sirve de referencia– que históricamente divide en cuartos la realidad del pavimento nacional sobre todo, en las rutas nacionales. De este modo tenemos rutas buenas, muy buenas, regulares y malas. Esa serie viene desde el año 1990 y se ha publicitado en los resúmenes que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hacía en su momento. Se ha manejado también en las presentaciones que se han hecho a ese respecto a lo largo de la historia, pero todo en el mundo de hoy se va completando y perfeccionando. Entonces, ahora hay una serie de factores que se toman como referencia y al hacerlo, cuando se va a hacer mención a ese indicador se tiene que aclarar sobre qué base se hizo el cálculo porque, de lo contrario, corre el riesgo de estar comparando cosas diferentes, como sucedió en el cuadro del rojo y el verde que acabo de comentar.

Efectivamente, a lo largo de la historia el país ha tenido la tendencia de que el estado de sus rutas –fundamentalmente en su red primaria y secundaria– se muestre dividido en dos mitades. Precisamente, esos cuartos que mencioné sobre el estado de las rutas constituyen dos mitades: bueno y muy bueno por un lado y regular y malo por el otro. Si revisamos la situación del país en esta materia, esa es la percepción que estamos manejando en el momento actual. No diría que la percepción sobre la red nacional es la peor porque está por debajo del 50 % –después, los números pueden darnos con mayor precisión si es el 51 o el 52 para un lado y el 48 para el otro– porque la red vial a nivel nacional tiene alrededor de un 50 % de rutas en bueno y muy buen estado, y otro tanto están en una situación

regular y mala; es más, en los últimos períodos que consideramos tendiendo a mala. Eso fue lo que encontramos cuando hicimos el análisis en 2015 y sobra esa base trabajamos.

Los señores senadores fueron testigos que hicimos poca referencia a los objetivos, no hicimos anuncio ni compromisos públicos, y trabajamos mucho procurando poner en marcha una estrategia que nos permitiera tomar y superar los elementos críticos planteados y avanzar en el mejoramiento del estándar general de la red vial.

Después de dos años y medio –si hay algo que sigo día a día es el tiempo, factor imprescindible a tener en cuenta–, no voy a decirles que estoy lleno de gozo por los logros, pero sí muy satisfecho por el esfuerzo que hemos realizado para poner en marcha más de 100 contratos en todas las carreteras y departamentos del país, a partir de los puntos críticos que notoriamente estaban señalados. Prácticamente casi no quedan puntos críticos en el país que no hayan sido abordados por el trabajo y en buena medida superados. Pero no nos quedamos solamente en superar esos puntos críticos, sino en avanzar con una estrategia que nos permita atender y mejorar el nivel de calidad de las rutas del país.

Y acá voy a hacer un paréntesis para decir que ha cambiado la exigencia que tienen que soportar los caminos de nuestro país –en otro momento lo podemos analizar– porque el cambio de la carga, las características de los camiones, los cientos y miles de camiones con 50 toneladas que circulan por las rutas del país ha producido que rutas que pasaron absolutamente desapercibidas durante decenas de años, hoy estén en el orden del día de la legítima preocupación de los ciudadanos y –entre comillas–, de la publicitación legítima. La Ruta 30 ya es famosa, no porque sea la que soporta más carga o por la que pasan más camiones, ni tampoco por tener en el peor estado su recorrido, sino porque sabemos que tiene problemas que fueron reiteradamente planteados. Cerrado este paréntesis, nosotros hemos llevado adelante una estrategia en la dirección de ir desde los puntos críticos atendiendo la demanda y procurando avanzar para darle un nivel superior a las rutas del país de manera de ensanchar la franja de lo bueno y lo muy bueno y achicando la franja, no tanto de los regulares sino de los malos que son los que realmente generan los puntos críticos como el tramo de la Ruta 30 entre Tranqueras y la Ruta 5, o como algunos tramos del departamento de Rocha en la zona que se inunda, donde estas semanas en que ha habido tanta agua ha sido objeto de una preocupación permanente porque sabemos que el agua es implacable.

O como algún tramo de la Ruta 26; o como la Ruta 39 en el departamento de Maldonado, que prácticamente está hecha de punta a punta, pero que era uno de los puntos calientes que teníamos en cuanto al reclamo justificado de parte de la población.

Asimismo, se agrega otro elemento al planteo que hace el señor senador Heber, pero en este caso ni siquiera tuvo que interpretar porque está expresamente escrito en la presentación. Hablando del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la ejecución en vialidad, menciona los 485 millones –en dos partidas, los suma y ahí aparece– y dice que eso es solo el 19 % de la ejecución de los compromisos en obras viales. La presentación lo dice expresamente. Y si uno hace la cuenta, verá que es exactamente así. Es lo único que toma en cuenta –los aproximadamente 600:000.000 comprometidos con la instalación de las PPP– del resto de las obras que se realizan a partir del presupuesto del propio ministerio y a partir de las concesiones de obra pública, algunas privadas y otras con la Corporación Vial del Uruguay. Si a los aproximadamente 2.370:000.000 comprometidos se le hace el 19 %, está dando los 480:000.000 que acá estuvieron planteados; lo único que la participación público privada es una figura que tenemos que analizar por separado para entender en qué situación estamos. Desde el punto de vista de la ejecución presupuestal se está haciendo un esfuerzo con esto, que en el año 2017 va a alcanzar niveles –ya los alcanzó– como nunca antes en cuanto a la realización de inversión vial en el país, y pretendemos consolidar el 2017 y mantener el 2018 a ese alto nivel. Los resultados se van a ir notando en la práctica. Pero cargamos con el retraso de las PPP.

La diferencia que planteaba el senador respecto a si eran 549:000.000 –como para mi sorpresa aparecieron contabilizados en este presupuesto– o los 650:000.000 que habíamos hablado en la gestión anterior, es absolutamente explicable. En realidad, en la participación público privada uno puede estimar lo que va a dar la cuenta, y después de otorgada la concesión e iniciada la obra, se verá. Hay un proceso de obras de rehabilitación a realizar en tres años que después tendrán que continuarse a lo largo de los 20 o 22 años de mantenimiento, según el caso, más el mantenimiento

general. Por lo tanto, si son 70:000 u 80:000, dependerá de las obras de arranque, de las obras iniciales, y eso hasta puede estar vinculado a las estrategias que decidan las propias empresas relativas a qué les conviene: si invertir más en el arranque y después tener un mantenimiento más aliviado, o invertir lo mínimo en el arranque y después tener un mantenimiento más permanente. Por lo tanto, esas son cifras estimadas y usted podrá advertir que esto tiene un control, una referencia: que los llamados de participación público privada tienen un tope y, por lo tanto, ese tope va a estar estableciendo en todos los casos cuál es la obligación que el Estado va a asumir a partir de esa propuesta de participación. Después, las propias empresas ajustarán la estrategia que tienen que implementar para lograr determinados objetivos a los efectos del cumplimiento de la calidad requerida.

Ahora bien, el problema es que tanto una cifra como la otra, al igual que toda la explicación que estoy dando, siguen siendo palabras, papeles, opiniones. Esto solo será probado en la práctica, en la realidad, cuando los proyectos de participación público privada estén en ejecución.

Cuando llegamos, en 2015, la discusión que se dio fue si con la ley tal como estaba establecida, más algunos ajustes en materia de reglamentación, podríamos poner en marcha, con mayor agilidad, esos procesos nuevos, tan necesarios para el país en el presente y en el futuro. Esto implicaba el compromiso de todas las partes que deben actuar en nombre del Gobierno, de trabajar con una preocupación muy grande en lo que refiere a los tiempos y las demoras, justamente para poder llevar adelante los proyectos y aprovechar de la mejor manera el tiempo disponible en este período de gestión.

Así como tienen acceso a otras opiniones y valoraciones, los señores senadores habrán visto que en más de una oportunidad hicimos referencia a que las cosas no iban al ritmo que entendíamos conveniente. No obstante, hemos avanzado bastante y ya tenemos siete proyectos prontos. A continuación, voy a repasar cuál es la situación de cada uno de ellos, para que los señores senadores puedan controlar la gestión, pero en lo que tiene que ver con el lapso previsto inicialmente, los tiempos no tienen nada que ver.

Hace poco se realizó un intercambio con la participación de representantes del Gobierno, donde se analizó la experiencia que tenemos en el funcionamiento de los proyectos de participación público privada, y allí mismo hicimos referencia a nuestra preocupación e insatisfacción por el camino seguido en este sentido. Lo hicimos, no porque tuviéramos mucho que corregir en relación con lo que podemos llevar adelante en esta gestión de Gobierno, sino porque, tal como lo veremos en los siete u ocho proyectos en marcha, estamos jugados con la legislación actual, con la reglamentación actual, con los procedimientos y la experiencia que hemos logrado reunir hasta ahora.

Lo cierto es que este es un instrumento que el Uruguay necesita que funcione bien, no para anunciar inversiones importantes que después no se sabe cuándo se van a concretar, sino para concretarlas realmente, que es lo que el país precisa.

Entonces, este período de dos años que tenemos por delante, mientras seguimos con los proyectos en marcha, es una buena oportunidad para que se realice un intercambio que nos permita perfeccionar el mecanismo de los proyectos de participación público privada, pero sin quitarles nada de garantías. Son procedimientos complejos, que atan a los empresarios con el Estado a través de contratos por muchos años y, por lo tanto, tienen una serie de aspectos que deben garantizarse cuidadosamente; pero no podemos permitir que la búsqueda de la optimización en materia de instrumentación termine matando al instrumento por hacerlo absolutamente ineficaz para aumentar las inversiones en infraestructura que el país necesita. Creo que el solo hecho de dar esta discusión ayuda en ese sentido y por eso lo hemos dicho públicamente, por eso lo dijimos en esa conferencia y por eso lo decimos ahora: este es un instrumento del Uruguay, del conjunto de los uruguayos y tendremos que ser capaces de lograr que sea eficaz. Es cierto que en el mundo hay experiencias diferentes. Es cierto que en algunos lugares el proceso también ha sido trabajoso, pero hay algunas experiencias que no tenemos por qué dejar de incorporar en la medida en que hemos visto que funcionan. Tal vez nosotros no seamos capaces de reducir algunos de los tiempos. Se mencionó, por ejemplo, un proyecto adjudicado y que está en el proceso de discusión entre el financista y la empresa particular. Nosotros podemos ayudar, podemos tratar de vigilar y de poner plazos, pero no podemos evitar ese proceso de discusión que es delicado y complejo, y del que no somos directamente partícipes. Sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la OPP, la CND, el Ministerio de Economía y Finanzas y algún otro actor del Estado pueden intervenir para que los tiempos se reduzcan y sacar adelante el

proyecto de las PPP. Tal vez haya cosas que no podemos perfeccionar, pero sí tenemos la posibilidad de crear ámbitos especializados que asuman la responsabilidad total del proyecto; de otro modo, se anuncia la decisión de hacer una gran inversión, se genera gran expectativa y después algunos tenemos que dar cuentas permanentemente de cómo va eso. De repente hay que ser más cuidadosos en el anuncio para después darnos el tiempo necesario a fin de que el proceso pueda desarrollarse con éxito, porque tampoco podemos salir corriendo carreras en ese sentido.

La PPP 0 comenzó con la carretilla en Nueva Palmira y por lo menos se ha asumido la responsabilidad del mantenimiento de la Ruta 24 tramo norte. En total, se va a realizar el puente sobre el arroyo Sauce, el *bypass* nuevo al puerto de Nueva Palmira, el triángulo de transporte de Nueva Palmira, toda la Ruta 21 y toda la Ruta 24 que en el tramo sur está en buenas condiciones y en el tramo norte está muy mal, por lo que ha exigido estos días unos últimos esfuerzos de mantenimiento en el bacheo.

La PPP 1 es la que corresponde a la Ruta 12 y se hizo en buen hormigón, pero además están las Rutas 54, 55 y 57, cuyo mantenimiento ha insumido un esfuerzo muy grande, pues prácticamente están masacradas por los camiones que van a Montes del Plata. Junto con eso, hay un tramo de la Ruta 21 y el nuevo puente en Carmelo –el segundo puente– para preservar de alguna manera esa ciudad. El señor senador mencionó el nombre del consorcio, Grupo Oriental, integrado por tres empresas, entre ellas Grinor S.A y Sacyr, una compañía española. Y este último mencionado es por parte de Tracoviax, Ciemsa y Hernández y González S.A. Esto ya fue adjudicado y está en proceso de discusión entre el particular y el financiador lo relativo al financiamiento, lo que es algo muy engorroso.

También tenemos adjudicado el proyecto número dos y en la licitación en primera instancia también ganó el consorcio Grupo Oriental, al que creo que le pusieron otro número, y entonces en vez de ser consorcio Grupo Oriental 1 le pusieron consorcio Grupo Oriental 2. Está integrado por las mismas empresas. Este proyecto abarca la Ruta 9 entre Rocha y Chuy y la Ruta 15, hasta Lascano. Esto también está adjudicado y le estamos dando seguimiento al proceso de financiamiento.

En cuanto al circuito 3, hoy lo hemos enviado al despacho del presidente de la república para que firme su adjudicación. Lo hemos adjudicado al consorcio integrado por Copasa –una empresa española– y Espina, una empresa nacional. Ese circuito se ha conocido por una serie de cuestionamientos que se presentaron formalmente por parte de alguna empresa y llevó un proceso de estudio detallado que nos hizo tomar esta resolución, hace muy pocos días, después de recibir el expediente que fue intervenido por el Tribunal de Cuentas, sin recibir observaciones.

El proyecto 4 no lo vamos a hacer; hace bastante tiempo que decidimos no llevarlo adelante. Correspondía a la Ruta 26, entre Tacuarembó y Paysandú. La decisión de no realizarlo fue en virtud de la urgencia que teníamos en atender particularmente algunos tramos de la Ruta 26; no podíamos seguir dilatando una intervención más de fondo. En ese sentido, el proceso de PPP iba a llevar demasiado tiempo y además, en algunas de las instancias de evaluación de la inversión había observaciones respecto a si se justificaba la rentabilidad social que la inversión generaba. Entonces, en ese proceso de discusión veíamos que el asunto estaba complicado, lo que nos impedía poder actuar sobre la Ruta 26, que era lo que importaba. Por lo tanto, pensamos que con el espacio fiscal previsto para esta ruta podíamos hacer otras cosas. De manera que con los recursos que manejamos a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Corporación Vial del Uruguay resolvimos promover un tratamiento que nos permita una garantía de estado de entre 8 y 10 años de duración de la obra, y actuar directamente. Y así se empezó la obra. Hoy tenemos un tramo ya ejecutado, un segundo tramo que se está a punto de iniciar por parte de la empresa Colier; un tramo, de Tacuarembó hacia Paysandú, en ejecución por parte de la empresa Álvarez, y un tramo ya concedido de 40 kilómetros a la empresa argentina Pietroboni, que acaba de presentar los certificados y documentación para comenzar. Nos quedan aproximadamente unos 90 kilómetros de la ruta, que estaban siendo mantenidos por la empresa Rundy S. A., pero esta no cumplía adecuadamente con los niveles de mantenimiento necesarios porque es una ruta exigente que no se puede dejar estar. Esto motivó que la empresa recibiera algunas observaciones y, llegado el momento, anunció su disposición de dejar la obra, de modo que nosotros la sustituimos. Por eso hay algunas cuadrillas de vialidad que solo momentáneamente están haciendo un trabajo de mantenimiento, reitero que esto es en el «mientras tanto». Vamos a promover un nuevo llamado para cubrir el tramo que queda, con una rehabilitación y mantenimiento adecuados a fin de que ese tramo de la ruta esté en buenas condiciones antes de terminar este período. No es cierto que la Ruta 26 esté mal en los 400 y tantos kilómetros. Es el

recorrido total de la ruta y es parte de ese juego que promueve rutas y las hace famosas sobre la base de anunciar cataclismos que hasta ahora no se han dado, porque ni un solo kilo de mercadería ni de producción en el Uruguay han dejado de salir por problemas en una ruta nacional. Por lo tanto, si bien hay dificultades y puntos difíciles y críticos, no existe ese desastre que en cualquier momento nos lleve a colapsar. Sé que en algún momento se habló de «colapsar», pero hoy no es la realidad de las rutas nacionales del país, más allá del hecho de que se necesita seguir invirtiendo mucho.

En cuanto al circuito 5, en este momento está en el Ministerio de Economía y Finanzas para recibir el informe «Valor por dinero» y, una vez que nos llegue de vuelta, vamos a hacer el llamado correspondiente a esta PPP, que incluye el segundo tramo de la Ruta 14 entre Sarandí del Yí y Rocha.

El circuito 6 es el que va a atender la salida de Montevideo por la Ruta 6 y algunas zonas de ingreso a las ciudades que existen a lo largo de esa ruta; fundamentalmente, apuntamos a construir un puente no inundable en San Ramón, sobre el río Santa Lucía. Ese circuito 6 también está en el Ministerio de Economía y Finanzas, para recibir el estudio de «Valor por dinero».

El circuito 7 tiene que ver con la doble vía de la Ruta 3, entre la 1 y la 11, que tiene previsto un *bypass* sur en la ciudad de San José hacia la Ruta 11. Esto doble vía es una variante de los proyectos de participación público-privada. Se trata de una iniciativa de una empresa privada que tomó la idea de esta doble vía, lo que fue aceptado por el Poder Ejecutivo. Esta variante implica que una vez terminado el estudio que se está realizando, la propuesta va a pasar por la instancia del Ministerio de Economía y Finanzas; luego se va a hacer un llamado público, donde la empresa de la iniciativa privada va a tener un premio en el porcentaje que la va a favorecer ante algunos otros interesados que puedan presentarse.

El senador Camy hizo algunas valoraciones y quiero agradecerle el reconocimiento al trabajo, porque efectivamente, trabajar, trabajamos mucho, aunque sabemos que eso no es suficiente: hay que hacerlo bien.

En lo que respecta al tema de la Dirección Nacional de Transporte, pediría que hiciera uso de la palabra el señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN.- El senador Camy hizo referencia a la importancia de poner mucha más insistencia y concentración en los esfuerzos y recursos para atender a la gente que vive en los sectores más profundos del bajo interior, a quienes hay que garantizarles de alguna manera los traslados para poder estudiar. Coincidimos. Esto ha sido parte de una inquietud que el Congreso de Intendentes había llevado adelante ya en el anterior período cuando dio lugar a la creación de este programa. En realidad, esto viene a complementar los esfuerzos que históricamente han hecho las intendencias para valerse de los medios para asegurar, donde no existe transporte público, políticas que permitan acercar a esos alumnos a los lugares de estudio. Esa inquietud, que fue acercada nuevamente el año pasado por parte de una delegación del Congreso de Intendentes, motivó que sobre noviembre y diciembre de 2016 la gente de la OPP convocara a un estudio de consultoría que permitiera relevar y georreferenciar, en la medida de lo posible, todos los servicios de transporte público que existen a lo largo y ancho del país, permitiendo lograr una identificación de la población rural potencial, dónde está ubicada, cuáles son las distancias que tienen que transitar desde donde viven hasta donde estudian, de modo de encontrar una solución más funcional a la que hoy se tiene, lo cual formaría parte de una política de más amplio espectro.

Ese último informe se entregó hace cuestión de una semana y estamos analizándolo. Lo interesante es que en esta oportunidad se solicitó también la comparecencia de un delegado de ANEP; por lo tanto, todas aquellas informaciones que fueron necesarias para que el consultor llevara adelante con la mayor garantía posible los trabajos encomendados, le fueron facilitadas por parte de ANEP o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es todo lo relativo a lo que podemos manejar en materia de las cerca de 84 líneas o empresas que atienden las mismas en todo el territorio nacional. Naturalmente, las conclusiones de ese trabajo luego tendrán que explicitarse en alguna propuesta, pero quería hacer la siguiente aclaración.

Cuando nosotros presentamos los alumnos que indistintamente son transportados en líneas suburbanas –de corta, media, larga distancia–, o propiamente departamentales, nos referimos siempre

a montos que están exclusiva y cien por ciento destinados a transportar alumnos que viven en el interior, ninguno en la capital. O sea, los servicios de corta distancia que atienden San José, Ombúes de Lavalle o Colonia que, de repente, por transitar rutas nacionales no hay servicios departamentales, son atendidos y financiados directamente el ministerio. Quiere decir que además de las transferencias que se realizan a las intendencias están los pagos directos a las empresas.

En algunos casos, por dificultades o cuestiones que de alguna manera tuvieron que ver con observaciones de contadores delegados del Tribunal de Cuentas, por el no cumplimiento con la ordenanza 77, de presentar al cabo de sesenta días las rendiciones de cuentas de las partidas, algunas intendencias quedaron fuera de esos programas. Sin embargo, buscamos los mecanismos para que igualmente, a través del ministerio, se atendieran esos casos.

Hay una intendencia que ya solucionó y aclaró su situación –que provenía del año 2014– y probablemente ya el año próximo se restablezca su participación en el programa.

El hecho de que las partidas puedan estar un punto por debajo, no quiere decir que esa asignación de recursos no la estemos brindando directamente desde el ministerio. Voy a dar algunos ejemplos. En algunos departamentos que, por sus características, no tienen un fuerte desarrollo de sistemas departamentales pero sí hay empresas de líneas nacionales que tienen algunas líneas departamentales, a estas que, digamos, atienden líneas nacionales, nosotros también les reconocemos los transportes de alumnos en servicios departamentales y les hacemos directamente el pago. En todo caso, habría que hacer un desagregado y estudiar mejor cómo está distribuido eso, porque hoy esos montos aparecen en el sistema interdepartamental, pero en realidad se hacen a través de líneas departamentales. Las conclusiones de ese estudio las tiene la OPP y, naturalmente, debe haber sido participado el congreso de intendentes, si es que no quedaba algún ajuste por cubrir.

SEÑOR MINISTRO.- Si la señora presidenta lo permite, me gustaría que la segunda pregunta, sobre Colonia Etchepare, la respondiera el doctor Uriarte.

SEÑOR URIARTE.- La Colonia Etchepare es una obra que se inició sobre fines del año pasado y que hoy lleva un 50 % de avance certificado y un avance real de entre 60 % y 70 %. Está a cargo de la empresa Vital y consiste en un ala de lavadero, otra de cocina y, en el medio, un ala central que las une, donde hay vestuarios y comedor para personal. Está prácticamente finalizada la etapa de financiación internacional y ahora corresponde la financiación de ASSE. Nosotros estamos siguiendo la obra y certificando los avances.

Con respecto al tema del Inosa, no entendí bien, pero vale aclarar que no se aprobó porque es un proyecto que se planteó ahora. Lo que sí se aprobó en el presupuesto pasado fue la posibilidad de contratar eventuales que fueron los que nos permitieron hacer los trabajos en Dolores.

SEÑOR MINISTRO.- El proyecto Inosa está a consideración del Parlamento y hay diferentes opiniones. No sé qué se planteó en la comisión. Nosotros mandamos el proyecto y veremos cuál es su desarrollo.

Con respecto al cuarto asunto, Cufré, debemos decir que la obra está muy avanzada. Es de hacer notar que durante muchos años se discutió si había que hacer algo o no. Últimamente lo hicimos por una resolución judicial. El Tribunal de Apelaciones confirmó que había que realizar obras para volver a la situación original, lo que implicaba no sé qué porque no estaba detallado, pero la situación anterior a las obras de Cufré implicaban que la playa perdiera parte de esa lengua ancha de arena que tanto aprecian los maragatos y quienes visitan la playa de Cufré. La verdad es que aquella obra no había sido estudiada. Alguna vez explicamos cómo había sido ese proceso que llegó a un resultado que no era el deseado en cuanto a sus efectos tanto en San José como en Colonia, donde prácticamente desapareció, en forma progresiva, el área de playa. También iba acompañado de algunas otras obras que buscaban la navegación del arroyo Cufré, lo que tampoco logró asegurarse totalmente. Por lo tanto, un poco empujados por la resolución judicial presentamos un estudio que nos permitió intentar un medio paso: retirar –como ya explicó el ingeniero Colom– una parte de las rocas, volver a trabajar sobre la culminación de la escollera, retirar las grandes piedras que estaban aparte en la escollera –algunas de ellas sueltas en el canal o cerca del canal del Cufré– y ordenarlas realizando una explanada. Esto último ya está en marcha, pues ya se retiraron las piedras en los metros necesarios; queda culminar la escollera, cerrarla y acomodar esas piedras en una explanada en la

playa Cufré. Creo que hay una satisfacción que se ha ido extendiendo y convenciendo a la gente. Por nuestra parte, habíamos anunciado el interés de hacer dos cosas: la reparación del puertito –que se intentó, pero fue muy endeble y defectuoso– y un proyecto de mejoramiento de ese puerto que, en realidad, no se utiliza como amarradero, sino como zona de servicio porque cuando entran los barcos prefieren amarrar al natural, con la propia vegetación.

El asunto que sí importa mucho es el del dragado. Ya hemos hablado con el director de Hidrografía para hacer un trabajo de apertura del canal con el fin de facilitar la navegación. Seguramente los señores senadores saben que lo relativo a la apertura del canal responde a decisiones que implican tener un poco de suerte. Se trata de obras que tienen su costo y que si se liga mal y vienen unos días como estos, de lluvias abundantes y elevación de las corrientes de agua, tal vez se pierda en un día o dos lo que se gastó en el dragado. Pero de cualquier modo la idea es crear las condiciones para facilitar la navegación del Cufré, porque puede haber algún atractivo para los turistas y deportistas y, además, ahí hay algunos pescadores que utilizan habitualmente la salida y entrada.

En el caso del puerto de Juan Lacaze también tenemos comprometidas determinadas obras, algunas por parte de la Dirección Nacional de Hidrografía y otras por la Administración Nacional de Puertos. En el puerto comercial, que siempre ha tenido muchas restricciones, justamente por un tema de calado –ahí no hay solo arena, también hay piedras–, las limitaciones son muy fuertes. Sin embargo, vamos a hacer algunas modificaciones que permitan la operación de un barco Ro-Ro moderno. Estos barcos son los que llevan camiones cargados. Ahí, precisamente, había un barco viejo de esas características que iba a La Plata. Esa empresa dejó de operar, pero podía hacerlo con la rampa que existía; no obstante, para que opere un barco nuevo es necesario ampliar la rampa y ese trabajo de ampliación se va a hacer. También está previsto que si logramos recuperar algunas áreas que antes estaban en uso de la papelera pero que son de la Administración Nacional de Puertos, vamos a poder mejorar la playa para la maniobra de camiones y hacer las operaciones. Mientras tanto, hay una empresa que ha anunciado su interés –no sé exactamente en qué etapa está esto–, de adquisición de ese barco nuevo que va a hacer el cruce a Buenos Aires.

En lo que tiene que ver con la Dirección Nacional de Hidrografía ya se hizo el llamado, está a punto de concretarse la compra del *travelift* y con esto se van a poder habilitar las operaciones de mantenimiento y reparación de barcos deportivos en la explanada que se va a construir. El llamado para construir esa explanada ya está hecho y será con piso firme, para quienes cuenten con las condiciones para hacer trabajos de recuperación. Esa podría ser una alternativa, habida cuenta de que Buenos Aires está cerca, de que hay un número de yates y veleros que andan por ahí, y teniendo en cuenta que en Piriápolis con un *travelift* se ha hecho un trabajo importante.

En cuanto a los barcos abandonados, permanentemente se están haciendo ajustes a las disposiciones para que podamos deshacernos de ellos y facilitar su desguace. Este es un problema que nos persigue y no solo a nosotros en los puertos, sino también a otras instituciones. En el arroyo de Las Vacas, por ejemplo, están tirados los barcos en el exastilleros Maffoni, al igual que en La Paloma, en Fray Bentos y también en el Puerto de Montevideo. Incluso, me han dicho que de los barcos de Fripur hay algunos que serían reintegrados a la actividad de pesca y otros desguazados. El problema es que no lo hacen; los dejan ahí ocupando un espacio y cuando se sacan de los muelles es un basurero. Además, con el precio bajo del hierro hasta resulta caro promover el desguazado.

Exactamente no sé cuál es la observación que hacía el señor senador, pero todo lo que nos pueda ayudar a salir de este rubro es bienvenido porque queremos ver cómo podemos acelerar el desguace.

En cuanto a los puertos y su proyecto a futuro, no es verdad que el puerto de Montevideo esté mal. El puerto de Montevideo está muy bien. En el último período ha crecido y sigue creciendo en carga, incluso, el mes pasado, también creció. Si bien ha mejorado su calificación entre los puertos de América del Sur, también es cierto que es una carrera donde no nos podemos quedar quietos; debemos estar permanentemente haciendo esfuerzos para adelantarnos a los problemas. Por esa razón, la Administración Nacional de Puertos ha contratado a la empresa Valencia Port, que ha terminado la recopilación de información para el establecimiento de un nuevo plan maestro que se va a resolver, pero antes de tomar una decisión final va a pasar por una amplia discusión con toda la

comunidad portuaria y tal vez también a nivel del Poder Legislativo, porque es una materia que nos debe permitir mirar la actividad portuaria en el tiempo. En ese sentido se está trabajando y bien.

¡Claro que han cambiado algunas cosas! Hasta hace pocos meses nos preocupaba la resolución 1108 del gobierno argentino que impedía la utilización de los puertos nacionales para el transporte de la carga de la región. Esa resolución se levantó y los puertos nacionales otra vez pueden hacer pesar sus ventajas competitivas, pero legítimamente las autoridades portuarias argentinas han dispuesto crear condiciones de mayor competencia en la lucha por las cargas de la región. Eso es legítimo, es la competencia, y por lo tanto hay un enorme volumen de carga de un país que está creciendo en ese sentido, como es Paraguay, cuya carga pasa mayoritariamente por el Uruguay y nosotros tenemos que estar permanentemente atentos para seguir sosteniendo las condiciones que nos permitan ser preferidos. No nos puede llamar la atención que algún operador se plantee experimentar para ver qué ventajas obtiene en el puerto argentino, qué carga puede desviar por allí, qué beneficios logra o qué controles aliviana.

No comparto lo que señala un órgano de prensa del día de hoy respecto a la posición de la empresa naviera Hamburg Süd, porque hace unas pocas horas uno de sus principales estuvo en Montevideo reunido durante muchas horas con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y la verdad es que los elementos del intercambio fueron positivos –muy positivos diría yo–, pero negocios son negocios. No es un problema de simpatía, sino de ver qué condiciones beneficiosas podemos ofrecer, tanto para los armadores paraguayos como para las empresas navieras. Muchas veces algunas de las contradicciones que se dan en el puerto de Montevideo, en la medida en que quieren hacer prevalecer intereses particulares, sectoriales o empresariales por encima de los generales, crean dificultades, pero para eso está la Administración Nacional de Puertos, es decir, para defender los intereses de Uruguay, que no tienen por qué ser el cien por ciento del interés de ningún particular sino los que más convienen a nuestro país. Esta es la política que se lleva adelante.

Respecto a la Dirección Nacional de Vialidad y la pregunta ocho, creo que ya fue contestada porque habla de la PPP de las Rutas 21 y 24, así como las preguntas sobre la Ruta 6 –que quedó afuera– y la Ruta 3. Lo vimos en el repaso de las PPP.

La pregunta nueve habla sobre el subsidio del boleto estudiantil y la presunta baja en cuanto a las transferencias a los alumnos del área rural. Creo que ya se hizo referencia al tema pero quiero agregar algo más.

Por suerte en el Uruguay está creciendo la demanda del sector rural. No lo hace en todos lados igual pero crece. Claro que las intendencias, que históricamente eran las que asumían, de algún modo, la responsabilidad de ayudar a resolver estos problemas de traslado –que a veces se solucionaban y a veces no–, ahora cuentan con un esfuerzo adicional que se realiza por parte del Gobierno nacional, desde la Dirección Nacional de Transporte. Y vamos a seguir haciendo esto, tratando de encontrar siempre soluciones, pero tenemos que estar un poco alertas para que los mecanismos funcionen bien. Ahora, por ejemplo, se está impulsando, desde la Dirección Nacional de Transporte, para que se establezcan los aparatos que sirven para el control del pasaje, etcétera, en las empresas que son reguladas por las intendencias en el interior. ¿Por qué? Porque si no controlamos bien no tenemos garantía de utilizar de la mejor manera los recursos disponibles que siempre son cortos y faltan.

Respecto a los convenios sociales quiero decir que, efectivamente, vamos a continuar. Creo que los logros de los convenios sociales históricos –que no sé si tienen 30, 40 o 50 años en la vida del ministerio pero que prácticamente han construido la infraestructura deportiva, cultural y social del interior del país– hay que seguir conservándolos. Me parece que los resultados son buenos, que las cosas siguen saliendo y que no son de beneficio de nadie en particular sino de todo el Uruguay. No hay restricciones para los convenios, no se le pregunta a nadie de dónde viene sino, simplemente, cuál es el objeto que se persigue. Hay objetivos deportivos, sociales, culturales y también algunos de solidaridad bien profunda, como los hogares de ancianos o los jóvenes con discapacidad. Estoy convencido de que eso que se construye a través de los convenios no sería posible realizarlo por parte de ningún gobierno si no fuera por el esfuerzo de los vecinos que todos los días están detrás del objetivo. Lo único que hacemos es dar una ayudita que, a veces, decide la cosa.

Hay determinadas instituciones que hemos conocido a lo largo del país y la verdad es que nos produce emoción ver cómo se hacen cargo de cosas que no están resueltas en la sociedad uruguaya. Son cuestiones que resuelven esos vecinos inspirados en distintos motivos y que realmente han hecho obras sensacionales. Vamos a seguir en ese camino porque creo que nos presenta posibilidades que salen muy barato y, sobre todo, prácticamente no hay fracasos, casi no quedan convenios a medio hacer.

Ya entrando en el capítulo final, quiero decir que se hizo una referencia a un tema, y no sé si entendí bien. Me parece haber entendido que se comparan cifras del año 2015 con cifras del 2016 y que se llega a la conclusión de que en lo ejecutado directamente por parte de la Dirección Nacional de Vialidad resulta que se genera un costo excesivamente alto de los kilómetros tratados. Pero, ¿cuál es el error de esto? Es el hecho de que se toman en cuenta cifras relacionadas con los contratos que se hacen por parte de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas pero, además de los contratos, existe toda la red nacional restante, lo que no está en ninguna de las iniciativas, PPP, reparaciones, mantenimientos, etcétera. Eso lo mantienen, justamente, las cuadrillas de las diez regionales de vialidad. Por ejemplo, tuvimos problemas con la empresa Rundy SA y allá salió corriendo una cuadrilla de vialidad para tratar de cubrir el problema que se había generado ahí. ¿Dónde se contabiliza eso? Es parte de esa cifra general. Cuantos más kilómetros se atienden por parte de las regionales de vialidad, se gasta más. Pero no es que se gaste más por el kilómetro que de repente trataron y que tiene un contrato específico para mantener, sino que es porque toda la red, los ocho mil setecientos y pico de kilómetros que tiene la red, de algún modo están siendo atendidos con financiamiento especial, ya sea por contrato directamente asumido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o con la atención directa de las regionales, que por suerte existen, aunque debo confesar que están débiles. Se necesitarían más funcionarios, más equipos y más dinero para poder estar más presentes en la realidad.

Esto de fortalecer las regionales es una política nueva, porque la empresa constructora Rundy SA –de la que tanto se habló acá– fue parte de otra experiencia. Hubo una época en que se dijo que las regionales de vialidad no eran buen negocio y que había que transformarlas en empresas donde el ministerio ofrecía obra y transfería máquinas. Fue así que el ministerio convenció a muchos trabajadores de la cartera para que se constituyeran en empresa y dejaran de ser obreros de ese organismo, de modo de bajar el costo del Estado. Pero pasaron a ser empresarios en empresitas que no pueden sobrevivir. Entonces, ahí aparecen los problemas.

SEÑOR DELGADO.- Gracias, señor ministro, por las respuestas dadas.

Simplemente lo que leí son unas planillas que dejó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hablé del acumulado 2015-2016, pero sobre todo me concentré en el 2016, en dos rubros. Estamos hablando de la ejecución de obras del sector y de la cantidad de kilómetros. Uno de esos rubros –estoy hablando de montos, en miles de dólares– es mantenimiento contratado 2016, con USD 85.005 y, el otro, kilómetros atendidos en el 2016, con una cifra de USD 3.963. Asimismo, más abajo se menciona el rubro mantenimiento por administración, que en el 2016 tuvo un costo de USD 28.933, y la cantidad de kilómetros atendidos, fue de 236.7. Lo que me sorprendió es que, si se hace la relación, el costo del mantenimiento por kilómetro a cargo de la Administración es seis veces mayor que el costo de mantenimiento contratado.

Esa es la pregunta y queremos saber el fundamento.

SEÑOR MINISTRO.- El fundamento está en lo que expliqué, pero para mayor precisión preferiría que el director de Vialidad lo aclarara.

SEÑOR COLA.- Este punto generó confusión también en la Cámara de Representantes y lo aclaramos, pero no quisimos cambiar los números para no modificar las planillas.

Básicamente, los 238 kilómetros que figuran como mantenimiento, son obras de rehabilitación dentro de los 5000 kilómetros. O sea, son obras específicas de rehabilitación. Además de esos 238 kilómetros se hace el mantenimiento de todo el resto. Pero, puntualmente, son obras de rehabilitación que consisten en recargo y tratamientos dobles.

Deberíamos haberlo expresado de esa manera.

SEÑOR HEBER.- Naturalmente, la respuesta y la explicación del señor ministro han sido largas, algunas de ellas aclaratorias, como lo es el informe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Me parece importante que por lo menos se nos aclare. Entendemos que son las metas y las estrategias de la OPP, por lo que oportunamente hablaremos con sus autoridades y no con el señor ministro. De lo contrario, es muy difícil establecer un grado de medición. Pienso que no se nos puede enviar estas planillas tal como están, pero era un comentario. Tenemos otros comentarios, pero no es esta la instancia, pues no pretendemos hacer una interpelación ni entrar en una discusión, sino recibir las respuestas del señor ministro.

En la presentación inicial –agradezco que dejen el documento en la comisión–, un señor legislador avispado tomó una foto de uno de los cuadros, en los que figuran algunos datos que me importa aclarar para cerrar el tema de vialidad.

En el año 2017 figura un incremento muy importante en dólares, USD 384:000.000, frente a los USD 146:000.000 de los contratos de la Corporación Nacional para el Desarrollo, Ministerio de Transporte y Obras Públicas y CVU. Suponemos que eso surge de los créditos que recibimos de Fonplata, BID y CAF para el ejercicio 2017. Pensamos que se estarían ejecutando pues, reitero, se habla de 2017.

En el año 2018 figura una cifra bastante menor –después se podrá aclarar– de USD 317:000.000, lo que está bien, porque se prevé un mayor funcionamiento de los proyectos de participación público privada. Pero después, también en 2018, los proyectos de la Dirección Nacional de Vialidad de USD 89:000.000 bajan a USD 70:000.000, mientras que las concesiones privadas descienden de USD 17:000.000 a USD 15:000.000.

Esto es plata que nosotros hemos votado. ¿Me podrían explicar por qué bajan las cifras? Uno quisiera que los proyectos de participación público privada funcionaran. Suponemos que los créditos serán por USD 300:000.000 y no como en este año que son por USD 146:000.000, según la planilla remitida que todavía no hemos podido estudiar en su totalidad. ¿Por qué bajan las concesiones y el presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad para 2018 con respecto a 2017? No sé si me expliqué bien.

SEÑOR COLA.- La planilla que tiene el señor senador Heber es muy clara y aparentemente muestra una baja en la inversión. Si observamos la última columna podemos apreciar que en el 2017 hay USD 502:000.000 de inversión y en el 2018 hay USD 535:000.000. En realidad, baja porque se distribuye diferente la inversión, pero no porque la bajemos. Lo que baja en el presupuesto es muy poco.

SEÑOR HEBER.- Hábil respuesta.

SEÑOR COLA.- Es así. En realidad, vamos a más.

SEÑOR HEBER.- Las PPP tienen que funcionar con 133:000.000…

(Dialogados).

SEÑOR MINISTRO.- A continuación vamos a ingresar al articulado. Se planteó el tema del artículo 116, pero si les parece puedo abordarlo cuando veamos artículo por artículo.

SEÑORA PRESIDENTA.- La parte general ya la concluimos. Ahora empezaríamos con el articulado. Algunas de las preguntas ya fueron formuladas en parte por el señor senador Bordaberry y por el señor senador Delgado.

SEÑOR HEBER.- Quiero hacer una última pregunta que no tiene que ver con vialidad. En la rendición de cuentas de 2016 se plantea un subsidio de un año para Pluna de USD 19:000.000, pero sabemos que el 21 de agosto entró un proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre la liquidación de Pluna que

vamos a votar con las dos manos, o sea que queremos cauterizar la hemorragia de dinero que ha habido.

Por último y para tener todas las cifras quiero preguntar de cuánto se prevé que sea el subsidio para Pluna en 2017. Tenemos USD 19:000.000 para 2016, ¿hay un cálculo estimativo de cuánto sería el subsidio? A partir de 2018 no habría más, sería cero, pero nos gustaría tener un estimativo de cuánto va a gastar el Estado al final, porque el proyecto de ley dice que va a caducar a partir del 31 de diciembre de 2017. Ya sabemos que a partir del 1º de enero no vamos a seguir tirando dinero en Pluna. Reitero, queremos saber si hay un estimativo de cuál sería el gasto; si no tiene la cifra me la puede mandar.

SEÑOR MINISTRO.- No tengo esa cifra en este momento. Lo que hay es un presupuesto 2017 para Pluna. Como es un ente autónomo se aprobó como corresponde y seguramente sobre esa base esté trabajando el directorio camino a un cierre. No sé si esas cifras serán al momento o si serán las cifras estimadas al cierre del 2017, porque todo el trabajo ha sido para que en este año termine este capítulo. Por lo tanto, se necesitan los votos dado que se requiere una mayoría especial y por eso no lo incluimos en el presupuesto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Para empezar a hablar sobre el articulado tiene la palabra el escribano Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Respecto al artículo 109 hay una pregunta que realizó el señor senador Bordaberry en relación con el órgano investigador de accidentes y de incidentes ferroviarios. Se trata de un órgano colegiado que está integrado por cuatro miembros que a su vez eligen un quinto. En ese órgano está AFE, que es un operador, y a nuestro juicio tiene que haber un representante del resto de los operadores que haya en el futuro.

SEÑOR MINISTRO.- No hicimos ningún invento; es un mecanismo usual. Esa comisión va a estar integrada por representantes de los que son dueños del patrimonio ferroviario, de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, del operador estatal y del operador privado. Estos cuatro representantes se tienen que poner de acuerdo en la designación del presidente del tribunal. No poner a las partes en un tribunal de este tipo también genera una serie de perjuicios. Lo que aquí hay es una figura que es quien va a presidir este organismo. Es un mecanismo que usualmente se utiliza para resolver en este tipo de instancias.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En cuanto al artículo 110, se preguntaba por qué se proponía el cambio de la ley original para los compromisos de gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La redacción de la ley de presupuesto otorgaba una partida de $ 8:000.000 para los compromisos de gestión pero el criterio del Ministerio de Economía y Finanzas fue que esta partida era para todos los funcionarios. Si no se aclaraba expresamente y se dividía ese monto por los 3.000 funcionarios del ministerio, daba unos $ 2.000 para cada uno de ellos. Es imposible hacer un compromiso de gestión con esas cifras y por eso se planteó la modificación.

Por otro lado, el inciso primero del artículo 112 es un incentivo para que no se discuta el precio de las expropiaciones. La administración fija un precio que puede ser recurrido por el dueño de la tierra. Esta disposición se refiere al valor del terreno. Entonces, con esto se facilita la expropiación; si hay acuerdo y se entrega la posesión dentro de los 30 días, hay un incentivo del 15 % que se aplica al monto de la indemnización. Esto no es un invento sino un instituto que se llama «avenimiento», que está en el derecho argentino y en el italiano.

SEÑOR MINISTRO.- El artículo 114 refiere a los precios de referencia, pero hay disposiciones que establecen la regulación de la participación de los *tenders* de bandera nacional en los servicios a los cruceros que nos visitan. Si bien está establecido determinado relacionamiento, existe un porcentaje obligatorio de participación de las partes y como los *tenders* de bandera nacional son un número determinado, limitado, en los últimos tiempos se han recibido reiteradas quejas y denuncias como consecuencia de que puede ser cualquier precio porque no hay ningún elemento de regulación. Entonces, de algún modo, impone la voluntad del que tiene un derecho y no tiene una obligación. A través de este mecanismo –que se ha utilizado, por ejemplo, con ese rol de referencia en el transporte de carga– nosotros establecemos una referencia que no tiene carácter de mínimo ni de máximo, ni es

obligatorio, sino que es la referencia para determinar si la tarifa que se impone es relativamente razonable o abusiva. Simplemente es una referencia para que no exista en esta materia una situación que termina perjudicando al Uruguay, porque al turismo del país le interesa que sigan viniendo cada vez más cruceros y que se facilite la bajada de pasajeros.

El artículo 116 nosotros no lo promovimos en el mensaje, tal como se dijo acá. No lo hicimos porque es un tema que tiene una historia con distintas situaciones. En cierto momento sí promovimos un decreto con una vigencia determinada para resolver un conflicto que se había generado y que ponía en riesgo algunas mercaderías perecederas que estaban en el puerto de Montevideo y que no se terminaban operando porque había una situación de indefinición, de intransigencia mutua en las instancias de negociación. Incluso, el artículo fue con un plazo porque era de suyo que iba a ser parte de la discusión que se iba a tener en materia de Consejo de Salarios. Estos temas también estuvieron presentes en las últimas discusiones en los Consejos de Salarios, han tenido idas y venidas pero nunca se ha podido concretar esta resolución con carácter general. ¿Qué busca esta resolución? A quienes integran cuadrillas de trabajo en el sistema portuario nacional, que trabajan todos los días y muchas veces en más de una operación, procura asegurarles también no el trabajo obligatorio y permanente, pero sí los beneficios sociales que tiene el trabajador. Si existe o no otros mecanismos es parte de esa discusión que no llevó a ningún lado hasta el momento.

SEÑOR DELGADO.- Coincido con lo que está diciendo el señor ministro y, además, me consta cómo vino el artículo y en el momento que se aprobó.

Me interesaría saber si el ministro de Transporte y Obras Públicas comparte este artículo. Es determinante la posición del jerarca.

SEÑOR MINISTRO.- Era la segunda parte de la contestación.

SEÑOR DELGADO.- Tratemos de ser expeditivos en esto.

Obviamente, le puedo asegurar que el BPS tiene las condiciones tecnológicas –mediante determinado *software*– para poder contabilizar la cantidad de jornales, de manera de llegar a los mínimos necesarios para tener la cobertura mutual que permita integrarse al Fonasa. Es lo que me dicen del Banco de Previsión Social. Están trayéndome una especie de memorándum sobre cómo ellos podrían resolver este problema. Es más, en una situación similar y no idéntica, con las trabajadoras domésticas, el BPS hace algo parecido. Se trata de un programa que se podría adaptar a esta situación de los trabajadores de depósitos portuarios y extraportuarios, de manera de conseguir el objetivo y no mediante una imposición legal, de la obligatoriedad de tener asegurados los 13 jornales, lo cual nos parece un costo absolutamente innecesario. Además debo decir con toda franqueza: un tema que es netamente laboral, de regulación de jornales, dentro de una rendición de cuentas, para tratar en una noche en un plenario, quizás no es la mejor forma. Estos proyectos de ley, que son sensibles para los trabajadores, para las empresas porque tienen aumento de costos –las empresas exportadoras tienen costos incrementales–, generalmente, tienen una discusión muy amplia. No me refiero a que sea larga, sino que vienen todas las partes a exponer las ventajas y desventajas y después el Parlamento lauda. En ese sentido, sería una muy buena señal que en este tema, que es regulación de jornales, se pueda dar una discusión a través de una ley aparte y no en la rendición de cuentas.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a seguir contestando lo que me corresponde porque hay otro tema que está fuera de mi competencia.

Este procedimiento ya tiene su historia. Hay quienes dijeron –creo que esta tarde lo han hecho– que se podía llegar a reivindicar 39 jornales en el mes, pero eso no es lo que está previsto. Si el Banco de Previsión Social tiene los mecanismos para realizar controles sería mucho más segura la liquidación, de modo que no se generen situaciones no queridas por el articulado.

Por otra parte, creo que es justo que los trabajadores tengan el acceso a determinados beneficios sociales, fundamentalmente, la salud. Creo que esto no va a generar dificultades mayores para su aplicación en el puerto de Montevideo. Además, en el artículo se hace una distinción respecto

al interior, donde se establece una exigencia de otro tipo, lo cual atenúa alguna de las preocupaciones que se plantearon. Obviamente, comparto de que no es habitual que este tipo de elementos, que son típicos de la negociación entre partes, esté como un artículo de ley. Pero esa decisión, reitero, no la tomó el Poder Ejecutivo.

SEÑORA PRESIDENTA.- No habiendo más inquietudes para laudar, agradecemos al señor ministro, al subsecretario y a todo su equipo por la gentileza con que nos han informado detalladamente acerca del inciso.

Se levanta la sesión.

(Son las 19:15).